

CONTACTO

YAMAHA YZF R6

La nueva R6 hereda el concepto de la R1 pero tiene un comportamiento más amable, con un motor de amplísima gama y un bastidor sensacional



YAMAHA

NO LIM



A

ITS

LA NUEVA R6 DE YAMAHA HA NACIDO CON EL FIRME PROPÓSITO DE SER LA 600 DEPORTIVA MÁS RADICAL DEL MOMENTO, Y PARA TRATAR DE DESCUBRIRLA NOS FUIMOS A AUSTRALIA...

Alex Medina
Fotos: Francesc Montero
Desde Phillip Island - Australia



Las declaraciones de los responsables de Yamaha fueron claras... "La R6 es la 600 deportiva más intragigante del momento. Una moto cuya filosofía se basa en el "no compromiso", en ser diferente al resto. Cuando hace un año lanzamos la R1 reescribimos por completo las reglas del juego y ahora lo volvemos a hacer. Máxima potencia, mínimo peso, agilidad incomparable...".

Sin duda, toda una declaración de principios.

Anuncia 120 CV de potencia y 169 kg de peso, una velocidad punta de 260 km/hora y un eje de 1.380 mm entre ejes. Comparándola con su fuente de inspiración, la brutal YZF 1000 R1 a la que la propia Yamaha denomina como un toro, dicen de esta "pequeña" R6 que es divertida, fácil y noble como un caballo...

La verdad es que pocas veces una marca nos lanza semejantes misivas, pocas veces nos presentan a la prensa con tanta seguridad en su producto y se proclama a los 4 vientos su superioridad que se puede intuir, pero que está por demostrar.

La prepotencia de Yamaha en el lanzamiento de su R6 es un signo de valentía, de una política de marketing agresiva que no recuerda en una marca japonesa, y eso dice mucho en favor de la R6. Pero hasta que no podamos comparar su competencia, no sabremos a ciencia cierta si verdaderamente la R6 es la mejor 600 del momento... Mientras estaba rodando en el Circuito de Phillip Island, a más de 12.000 km de distancia se presentaba la nueva CBR de Honda y, por tanto, hasta la fecha es imposible que un mismo probador se haya subido en la nueva supersport de Honda y también en la R6 de Yamaha, con lo que las llamadas "odiosas comparaciones", pero inevitables en este oficio, tendrán que esperar.

De momento, tendréis que conformaros con las primeras sensaciones que sentimos de una y otra de las novedades de entre las superdeportivas 600 c.c., pero la verdad es que en cuanto a prestaciones puras no deben de estar tan lejos como Francia de Australia, pero tal vez, a nivel de sensaciones, la R6 sea la que marcará las diferencias...

"R" DE RADICAL

Y digo que marcará las diferencias a nivel de sensaciones porque la CBR de Honda sigue siendo una moto homogénea, completa, polivalente y la R6 basa su encanto en esa declaración de principios "no limits", en una fuente de inspiración llamada R1.

La R6 que probé en las transitadas carreteras de Great Ocean Road y en el Circuito de Phillip Island es una moto extrema, inquieta, potente, rápida, estable y ligera. Una "mini R1" más humana por cuestión de cilindrada, pero con la personalidad que Yamaha ha querido imprimir a su gama R del 2000.

Anuncia 120 CV. Yo diría que puede acercarse a los 110 reales. Dicen que coge 260 km/hora, tal vez llegue a los 250. En la báscula de Yamaha pesa 169 kg., quizá en la nuestra supere los 180, pero en cualquier caso, esta R6 es toda una pequeña revolución dentro de las deportivas 600 de la marca.

Y lo es porque en Yamaha han tenido que tomar su más drástico camino, la "línea

dura" que inició la R1, para tratar de una vez por todas batir a la CBR 600 de Honda, una moto que ha sido durante los últimos años la verdadera protagonista del sector de las 600 deportivas, y a la ZX-6R de Kawa, que el pasado año asomó en el panorama de las supersport siendo la primera moto de esta categoría que supera la barrera de los 100 CV de potencia.

El mercado de las supersport de 600 c.c. es en Europa de unas 100.000 unidades al año; Yamaha necesitaba imperiosamente una moto capaz de meterse en este sector porque su Thundercat es con respecto a sus rivales una Sport Touring, no una verdadera deportiva.

La R6 llega dispuesta a todo, basándose en una gran potencia, poco peso, una velocidad máxima que apunta a superar a todas sus rivales -algo que confirmaremos en próximos Ensayos y Comparativos- y en un conjunto ciclo muy compacto de distancia entre ejes muy reducida, un basculante en aluminio muy largo, motor integrado -autoportante- en el nuevo bastidor Deltabox II de alu-



...minio (por primera vez en una 600 de la casa),
...can el piñón de salida del cambio por detrás
...del bloque de cilindros.

Es decir, una nueva orientación para una
...deportiva de 600 c.c. que nos causó una muy
...buena impresión sobre la pista de Phillip
...land...

POTENCIA

Sobre la R6 ya hemos tratado en otras
...ocasiones -Salón de Munich- pero vamos a
...tratar de buscar los aspectos, tanto a nivel de
...motor como de la parte ciclo, que marcan las
...diferencias.

Estéticamente destaca un frontal puntia-
...gado y agresivo, una carrocería ligera con
...la cúpula pequeña y bajita, una cola agresiva
...y los dos asientos perfectamente diferen-
...ciados.

Los semimanillares son de aluminio y el
...cuadro de instrumentos se hereda directa-
...mente de la R1.

Uno de los grandes argumentos de la

nueva R6 es la potencia de su tetracilíndrico
...en línea, es que es capaz de llegar a las 16.000
...rpm antes de que aparezca el corte de encen-
...dido, un nuevo sistema de admisión con una
...vistosa entrada de aire frontal y el alto nivel
...de elaboración de todos los componentes
...internos.

Los nuevos conductos de admisión ver-
...ticales llegan hasta las cámaras de combus-
...tión de alta compresión, con lo que se obtie-
...ne un altísimo régimen de giro; los dos árbo-
...les de levas accionados por una cadena later-
...al permiten unas medidas contenidas que
...favorecen una rápida respuesta y los árbo-
...les de levas huecos -24 mm de diámetro- faci-
...litán que el motor gire uniformemente en toda
...su gama. Los muelles se han fabricado en un
...material "VX" que se anuncia un 20% más
...resistente.

En lo que respecta a los cilindros -44'5
...mm de carrera-, equipan pistones forjados
...de nuevo diseño y el cigüeñal se apoya en
...cojinetes de bancada de 32 mm.

El eje primario va montado sobre el
...secundario para hacer más compacto el motor,

el embrague es propio de una 750 c.c. -148
...mm de diámetro- y la bomba de agua de gran
...capacidad permite bombear el líquido refri-
...gerante a través de un enorme radiador con
...una alta capacidad de intercambio de calor
...-20% más que en la Thundercat-. Se ha mon-
...tado un radiador de aceite que facilita la esta-
...bilidad de la temperatura de un motor que,
...recordemos, es capaz de acercarse a las
...16.000 rpm.

El sistema de escape es un 4-2-1 con un
...generoso silenciador de aluminio.

En definitiva, Yamaha, con la base de un
...tetracilíndrico ultracompacto, ha desarrol-
...lado toda su tecnología para tratar de alcan-
...zar la potencia que hasta la fecha ninguna
...600 del mercado parece haber sido capaz
...de conseguir...

ULTRABOX

Con la premisa de hacer una moto cor-
...ta entre ejes y con las ventajas que supone
...que el motor forme parte sustentante del bas-

tidor, el nuevo Deltabox II en aluminio es un
...doble viga ultraligero.

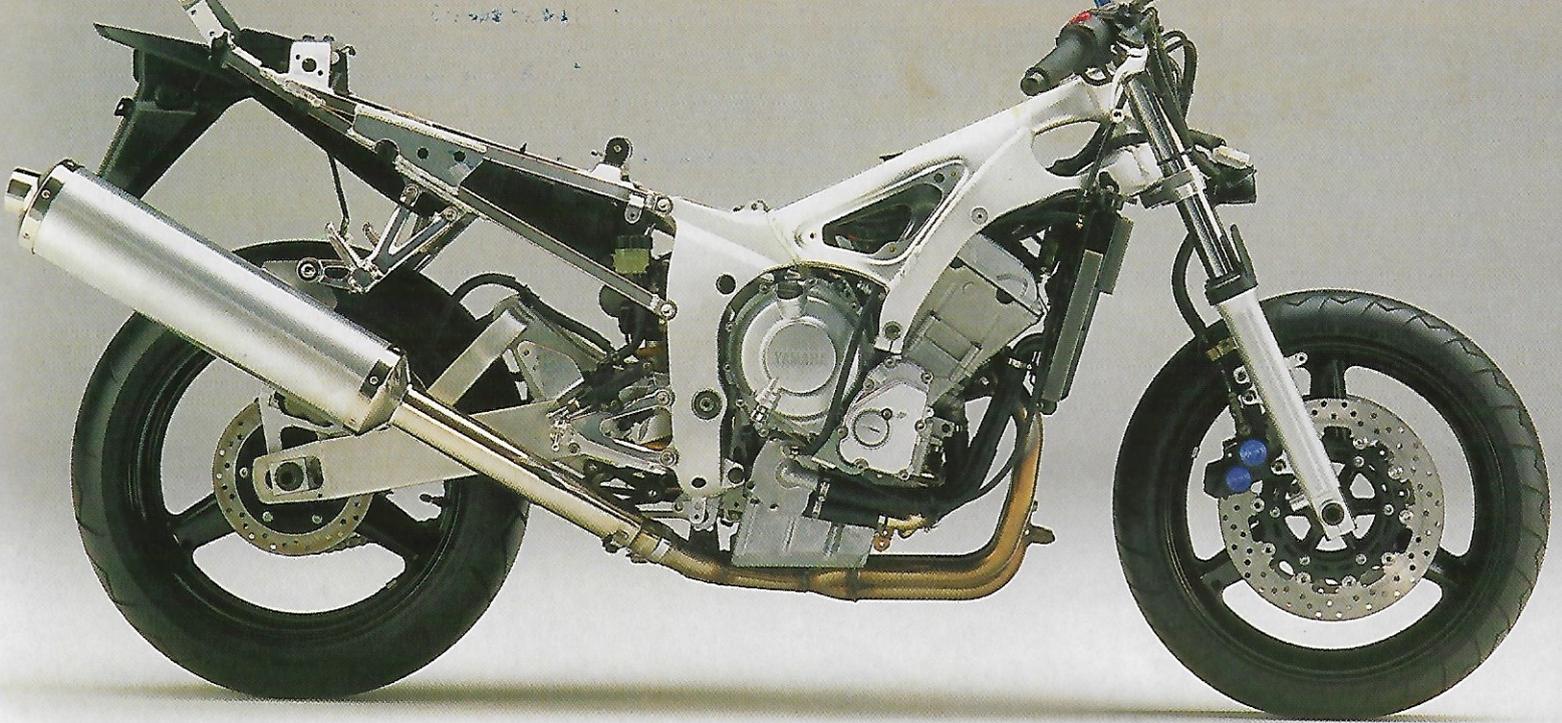
La parte inferior se desmonta por com-
...pleto mediante 4 pernos de aluminio para
...facilitar los trabajos de taller; la direcció-
...n monta cojinetes de baja fricción, el subcha-
...sis de aluminio presenta una estructura rec-
...tangular y el basculante de aluminio, en ver-
...sión "extralargo", sigue los cánones de la R1.

La idea es que este pivote sea un punto
...muy próximo al centro del conjunto y que de
...esta forma la tracción del tren posterior se
...muestre más efectiva.

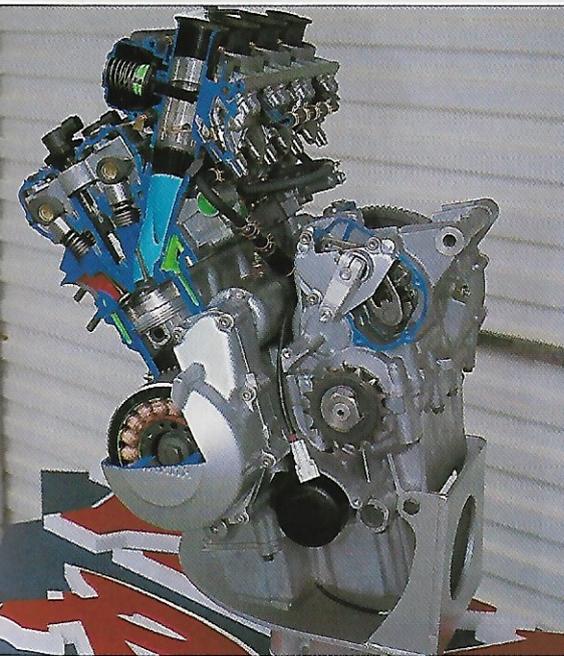
A nivel de suspensiones, en la parte tra-
...sera se monta el clásico sistema Monocros-
...s de la marca con un amortiguador tipo Bilstein
...regulable en precarga de muelle y compre-
...sión-extensión de hidráulico.

La horquilla convencional es completa-
...mente regulable desde ambos extremos de
...las barras.

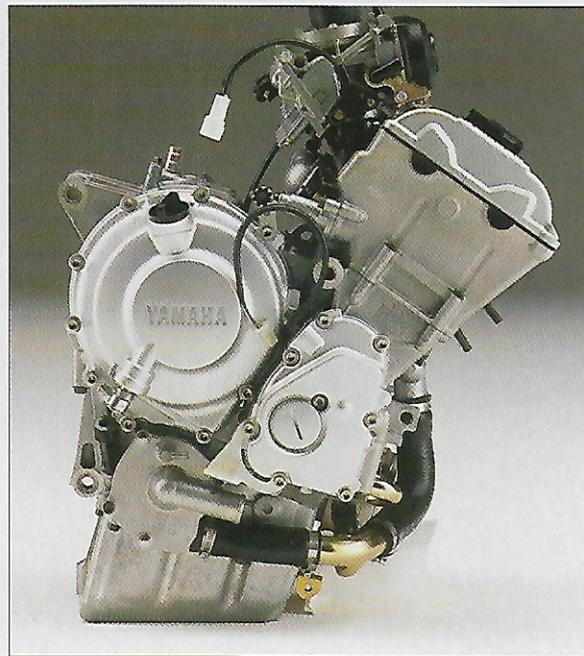
La frenada está a la altura del conjunto
...concepto también heredado de la R1, con 2
...grandes discos perforados de 295 mm, pin-
...zas Monoblock de 4 pistones y un simple dis-



La R6 al desnudo denota mucha tecnología procedente del mundo de la competición, por lo aprovechado de todos sus espacios y el talante agresivo del conjunto.



El propulsor dejando entrever algunas de sus piezas internas.

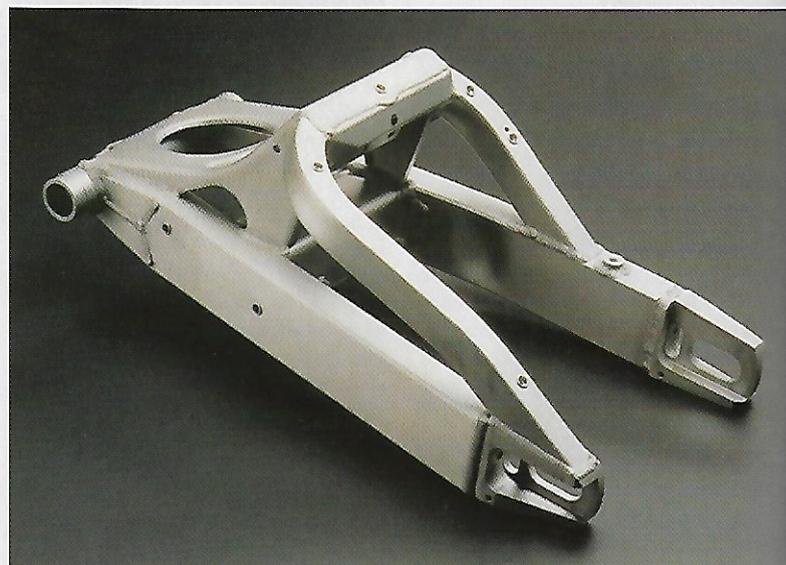
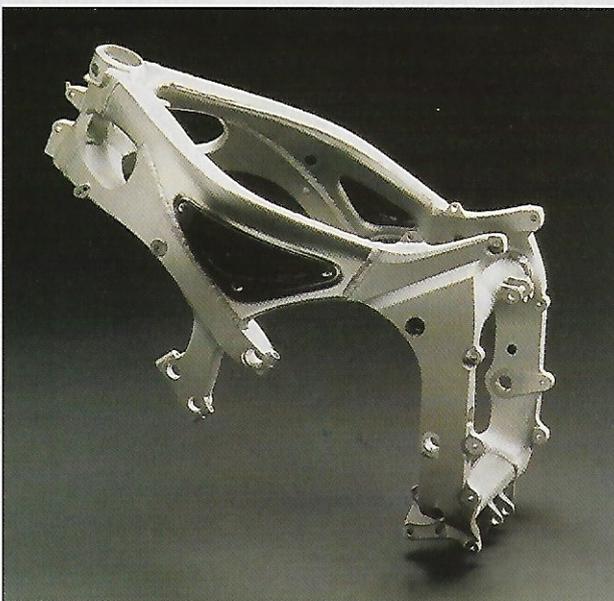


El motor es el menos voluminoso y más potente de su categoría.

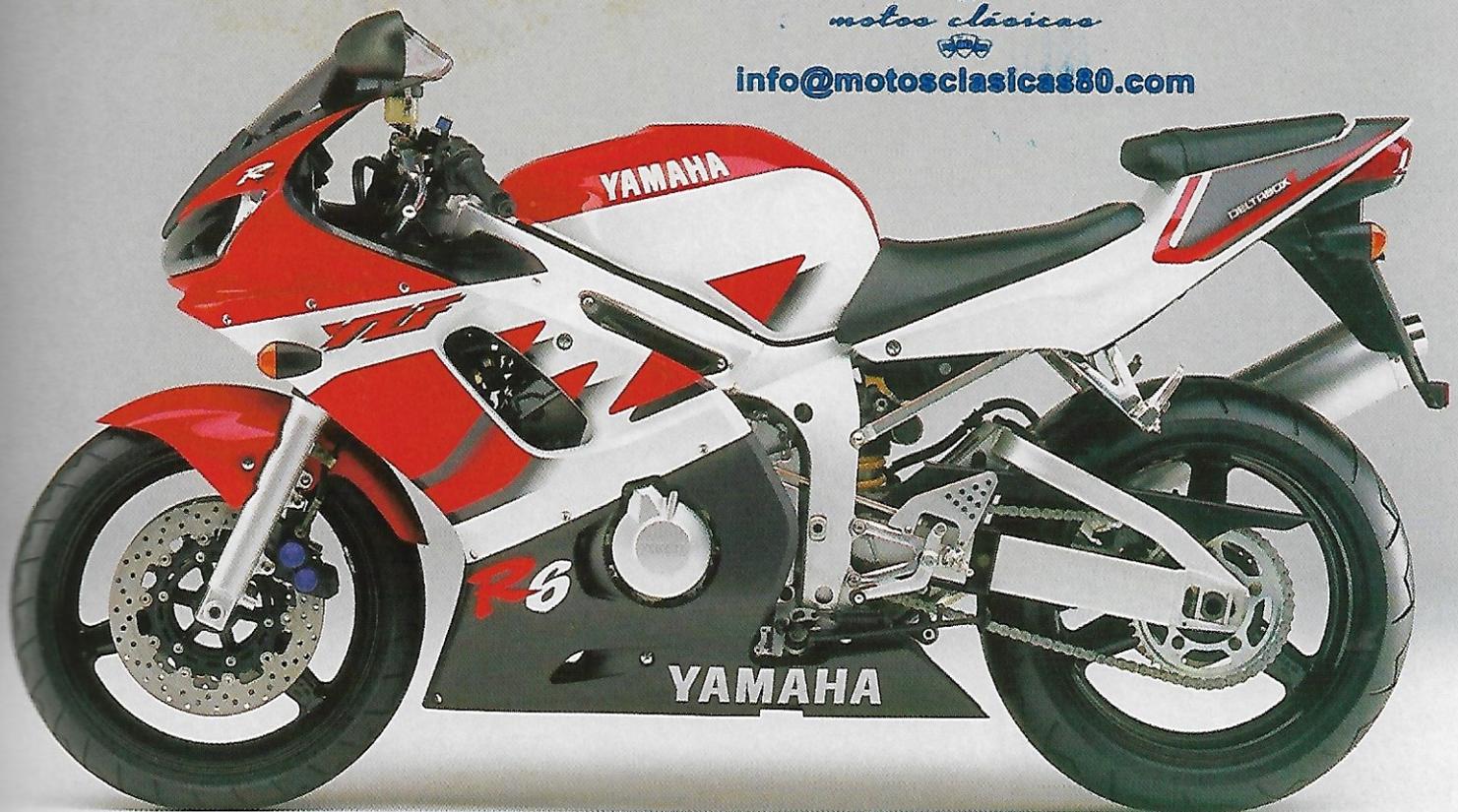


El conjunto biela-pistón está optimizado al máximo.

El chasis es un Deltabox II que nada tiene que ver con su antecesor.



El basculante recibe refuerzos superiores para mayor robustez.



Como su hermana mayor la R1 la nueva R6 ha sido concebida sin muchos detalles destinados al confort del ocupante. Es la más hiperdeportiva 600 del mercado actual.



Conductor y pasajero no disponen de demasiado acolchado.



El instrumental es sencillo pero ofrece una buena información.

co trasero de 220 mm. con pinza de doble pistón paralelo.

AUSTRALIA Y LA R6

La expectación que ha levantado la R6 viene sin duda avalada por la espectacular entrada en escena que tuvo el pasado año la R1. Esto y el hecho de que la marca de las motocicletas se haya dirigido hacia un sector en el que nunca se había plantado con un moto realmente deportiva de cilindrada media -FZR y Thundercat están a otro nivel-, hicieron de un viaje que se iniciaba en Melbourne todo un acontecimiento.

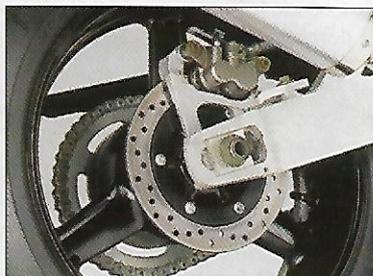
La prueba se dividió en 2 asaltos. El primero se desarrolló en la revirada carretera que desde Geelong -al sur de la isla- se dirige hacia Apollo Bay.

Se trata de un recorrido corto -sólo 20 km- que se encuentra en un sugerente decorado con el mar de Tasmania como protagonista y cientos de surfistas tratando de encontrar esa ola que les permita deslizarse...

La R6, en aquel bonito entorno, me pareció una moto con menos genio del que al día siguiente mostró en la pista de Phillip Island. Y es lógico que así fuese porque tuvimos un



El bloque de cilindros está integrado en el cárter superior.



Un disco de 220 mm. y pinza de dos pistones paralelos detrás.



Doble disco de 295 mm. mordidos por unas pinzas Monoblock.

Estará a la venta
antes de que finalice
el año a un precio
aproximado de
1.550.000 ptas.



serie de condicionantes, tales como que fuese fin de semana y el tráfico fuera realmente intenso, el circular por la izquierda y la permanente amenaza de posibles problemas con el exceso de velocidad.

La R6 es una moto de reducidas dimensiones en la que a pesar de todo mi "metro setenta y nueve" encajaba bastante bien. Una posición bastante natural que no me pareció extrema, aunque la protección de la cúpula es mínima.

El asiento es de generosas dimensiones y el del pasajero sobresale ligeramente en dirección al del piloto, lo que me colaba por una autopista increíblemente infestada de insectos -brutal- bien encajado buscando la protección de una cúpula muy bajita.

La primera sensación que me causó la R6, a nivel general, es la de una moto muy ligera. Insisto, muy ligera. Además, en los primeros kilómetros me pareció que era terriblemente fácil meterla en las curvas de una bonita carretera con asfalto algo rugoso pero que inspiraba confianza.

Era la sensación de que esta R6 es una moto intuitiva, de que "cae" en los virajes con solvencia y de que si aligeras el ritmo, ese trabajo de encarar, frenar, inclinar y abrir se hace con sorprendente facilidad. Y cuando una moto se te "hace fácil" es que todo está en su sitio.

Después de comer una buena sopa de pescado, y mientras preparaba el viaje de vuelta, decidí endurecer ligeramente el rebote de la suspensión delantera, pues con la confianza que me dieron los primeros kilómetros con la R6 y con un ritmo "rápido-divertido", consideré que tras las continuas y bruscas frenadas, tardaba

demasiado en recuperar. La verdad es que en este sentido gané un poco de confianza.

Después de aquella sopa de pescado, y teniendo en cuenta que la sesión de fotos estaba bastante avanzada, el viaje de vuelta lo hice a buen ritmo, pasando un poco más de la posibilidad de que la "poli" me diese el día.

¿Y el motor? ¿No es ésta la 600 más potente de la historia?, pues eso dicen en Yamaha...

El motor de la R6 me dio la sensación de que empuja de verdad, que no tiene ningún vacío en una inhabitual, para una 600 c.c., extensísima gama de utilización, pero tampoco un punto claro en el que "despegue" con claridad.

Al día siguiente en la pista de Phillip Island tendría la oportunidad de conocer mejor la R6.

En aquel bonito circuito, entre una mezcla de curvas, verde hierba, azul del mar y bichos en la pista, la R6 me demostró ser una gran moto.

El motor parece interminable, pues desde 4.500 rpm hasta... ¡las 15.000! no tiene ninguna inflexión clara en su extensísima curva de potencia. Pero ¡jojo! porque cuando ya está más allá de las 10.000 y sube -once, doce, trece, catorce, quince mil- la R6 saca todo su genio, todo su carácter y entonces, todo sucede muy deprisa...

El tacto del cambio es mejorable y tal vez el retorno de la palanca sea el culpable de cierta sensación de imprecisión.

No soy de los que habitualmente se lían a reglar las suspensiones, a menos que esté en carreras o en alguna prueba-comparativo especial en circuito, pero volví a

reglar la suspensión delantera un poco más dura y se quedó totalmente a mi gusto.

Pero en la R6 sucede algo que también sucede con la R1, porque en realidad el concepto: un grupo chasis-motor muy compacto y un basculante trasero "extralargo" con la moto algo levantada de atrás. Ello quiere decir que cuando abres gas, la moto baja en su parte trasera y tracciona con eficacia, pero entonces el tren delantero tiende a bailar un poquito. Lo que podemos entender por "bailar un poquito" en la R6 es más razonable -incluso divertido- de lo que sucede con la explosiva R1.

Cuando te haces con el juego de la R6 descubres una moto fácil y compacta, que transmite confianza.

Frena tan bien como lo hace la R1 y con sólo 2 dedos la pinza muerde el disco con un tacto progresivo y con mordiente al final del recorrido de palanca. Mantiene la trayectoria con decisión y en los cambios, especialmente en los cambios de dirección rápidos, es un poquito nerviosa de delante, pero al ritmo con el que se puede rodar a los mandos de la R6 me demostraron que es una gran moto.

Desde aquellas lejanas tierras australianas traté de comparar mentalmente la R6 con sus rivales, y no fue un trabajo sencillo...

La nueva CBR 600 F no la he probado, la Kawa que tanto nos gustó la temporada pasada tal vez sea algo menos potente -no lo tengo muy claro...- pero tiene mucho genio y una parte ciclo sensacional, además de ser algo más cómoda. La Suzuki toma un camino de "línea dura" parecido al de la R6, pero me parece que a nivel de parte ciclo, la Yamaha

es más compacta, más corta de ejes y, tal vez, más rápida...

Tiempo habrá de enfrentar a las 600 deportivas del momento y si lo que queréis es saber si efectivamente la R6 es la mejor 600 deportiva del 99 tendréis que esperar porque hasta que no las enfrentemos directamente, el mismo día y en el mismo escenario... no quedará suficientemente claro.

En cualquier caso, si os aseguro que esta R6 de Yamaha es una pieza de mucho cuidado, una pequeña revolución... "no limits".

FICHA TECNICA

| | |
|------------------------|---|
| Motor tipo | 4 cil. 4TLC DOHC 16V |
| Diámetro x carrera | 65,6 x 44,5 mm. x 4 |
| Cilindrada | 599 c.c. |
| Potencia máxima | 120 CV a 13.000 rpm. |
| Par máximo | 6,94 kgm. a 11.500 rpm. |
| Alimentación | 4 Keihin CVRD 37 mm. |
| Arranque | Motor eléctrico |
| Embrague | Multidisco en aceite |
| Caja cambios | 6 relaciones |
| Transmisión secundaria | Cadena sellada de retenes |
| Tipo chasis | Delta-box 2 en tubo y fundición de aluminio |
| Geometría dirección | 24° y 81 mm. |
| Basculante | Tubo de aluminio rectangular con refuerzos superiores |
| Suspensión delantera | Horquilla telehidráulica multiajustable 43 mm. |
| Suspensión posterior | Sistema Monocross con amortiguador multiajustable |
| Freno delantero | 2 discos 295 mm. pinzas 4 pistones Monoblock |
| Freno trasero | 1 disco 220 mm. pinza 2 pistones |
| Neumáticos | 120/60 ZR 17 y 180/55 ZR 17 |
| Largo total | 2.025 mm. |
| Distancia entre ejes | 1.380 mm. |
| Altura asiento | 820 mm. |
| Peso en vacío | 169 kilos |
| Depósito gasolina | 17 litros |
| Precio matriculada | 1.550.000 ptas. aprox. |
| Garantía oficial | 2 años piezas y M.O. |
| Importador | Yamaha Motor España, 93-860 29 000 |