

MOTOCICLISMO

A photograph of a motorcycle rider in a red jacket and white helmet with 'KTM' on the top, riding a white and red Yamaha FZ-750. The rider is leaning forward, and the motorcycle is in motion, with a blurred green background suggesting speed. The Yamaha logo is visible on the front fairing.

PRUEBA A FONDO

YAMAHA FZ-750

PRUEBAS

ALFER 500 Enduro
DERBI FDT

PRUEBA

ESPA
60 Iris

**Los probamos
en Misano**

**Nuevos
radiales
Pirelli**

Para Agosto

www.motosclasicas80.com

motos clásicas
80

info@motosclasicas80.com



PUÑO de gas a tope, la aguja del cuentavueltas ya ha dejado atrás las 11.000 r.p.m., en el lado izquierdo, la del velocímetro parece haber hecho tope en el «2» de los 240 Km/h. Ya no puedo pedir más en sexta. No queda más que esperar, mientras trato de pegar bien los codos y rodillas al depósito, a que el hito kilométrico de color azul en el que tengo totalmente clavada la mirada se acerque en muy pocos segundos.

Con la mano izquierda sin guante, el sensible pulsador del Seiko digital puede ser apretado, con precisión, en el momento de cruzar como un obús al final del kilómetro lanzado con la aguja en la raya de 250 Km/h. Era la última prueba que me faltaba por hacer. Los 15"53 que aparecen en la pantalla de cuarzo han mejorado los 15"62 de la primera pasada.

Rápida parada en el arcén y a dividir con la calculadora; las dos velocidades punta en lleno ya no dejan dudas de que en todos los sentidos acabo de probar la más rápida, deportiva y feroz 750 que se puede conseguir en este momento en España: 231,8 Km/h. y 230,47 Km/h.

La FZ 750 por prestaciones, 11"62 en los 400 metros y 23"10 en los 1.000 metros, eclipsa a toda la competencia, y sólo queda al alcance de la FJ 1100 y Honda VF 1000 R y entre las «especiales», las Bimota más preparadas. Todas de superior cilindrada.

Mientras me dispongo a volver a la redacción para incorporar estos últimos datos de velocidad máxima, que para algunos tendrán mucha importancia y para otros menos dentro del contexto general de la prueba, los coches que hace poco acabo de adelantar pasan a mi lado y en la cara de alguno de sus conductores que me miran fijamente veo claramente marcada la típica expresión de pensar «Estás loco». Cuando busco el guante izquierdo en el que me había sentado y veo que ha desaparecido, les comprendo mejor. Que te pasen a 230... vaya, pero que encima te lancen un guante a la cara ya es demasiado. De todas formas, no apareció por allí ningún Ferrari o Porsche que lo recogiese...

Yamaha FZ-750

Prueba a fondo

FEROZ

La FZ 750 es con mucho la más rápida, potente, enérgica y deportiva 750 que nunca hemos probado. Su sofisticado motor de cinco válvulas por cilindro tiene un fantástico rendimiento, una capacidad para subir de vueltas y una elasticidad ejemplar que, junto con un consumo moderado, destacan por encima de la competencia. Únicamente la mala protección del, por otro lado, aerodinámico carenado, la exigencia de rodar preferentemente solo y al peso algo elevado, puede limitar de alguna manera sus posibilidades para todo uso o para conducción ultradeportiva en circuito, en una moto que, sin embargo, tiene una excelente manejabilidad y fiable estabilidad en cualquier circunstancia.

www.motosclasicas80.com



Con cinco válvulas basta

En la impresionante escalada técnica en la que se han visto inmersos los cuatro grandes fabricantes japoneses en los últimos 3 años para mantener su competitividad en un mercado que había entrado en crisis, algunos avances destacan claramente como eslabones de una cadena que poco a poco nos

está llevando a lo que será el futuro en el año 2000.

Aunque la renovación en Suzuki y Kawasaki ha sido espectacular, es la lucha entre los dos grandes colosos, Honda y Yamaha, la que está marcando la pauta de esta revolución técnica. Honda golpeó primero con su nueva generación de motores en V y con chasis «perimetral» rodeando al motor, pero Yamaha, en una réplica enérgica, ha ido cambiando de raíz todos los modelos y aportando con esta FZ las soluciones más

inteligentes y sofisticadas del momento.

Los chasis de sección rectangular, los sistemas antihundimiento, las suspensiones de geometría variable y gran progresividad, la evolución en los frenos, con pinzas de doble pistón y discos autoventilados, son logros importantes porque se han hecho necesarios para tratar de seguir el ritmo y las prestaciones que están marcando las nuevas generaciones de motores. Aquí es donde se está produciendo la gran revolución y la Yamaha FZ 750 es el último ejemplo.

El diseño de su culata de cinco válvulas por cilindro, la inclinación del «cuatro en línea» en 45° hacia adelante, que permite, como en muchos motores de Fórmula 1, el disponer los conductos de admisión de los carburadores en forma vertical y la posición bajo el depósito de la enorme caja de filtro de 7,2 litros de capacidad, que toma

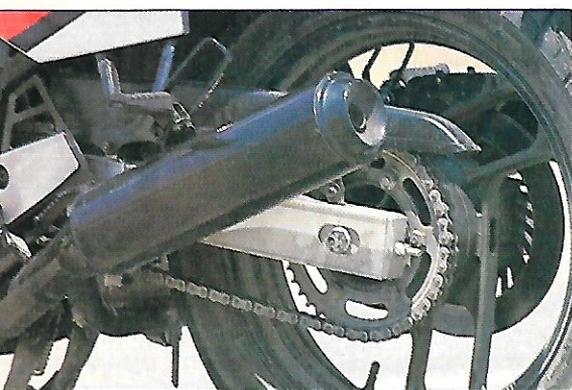
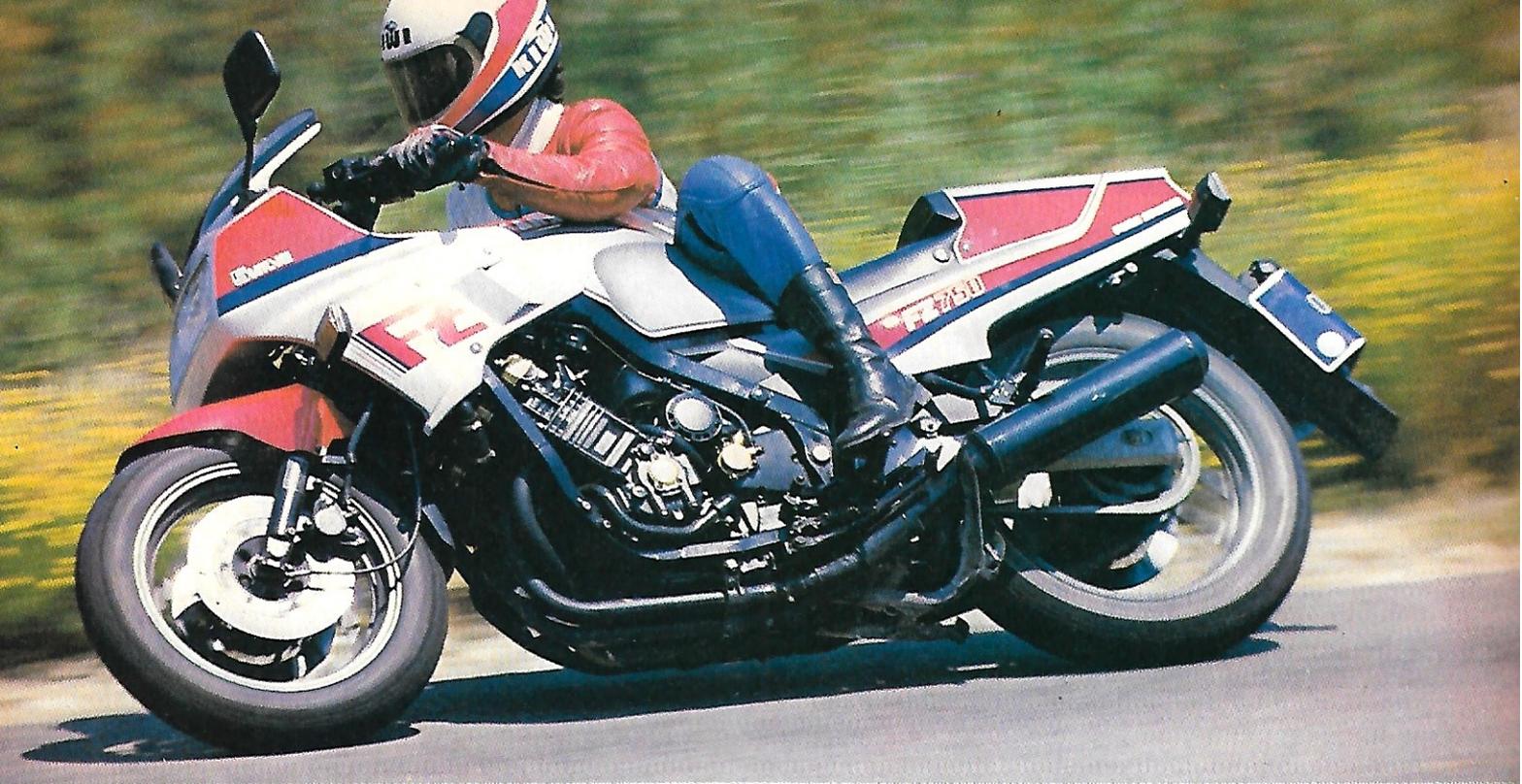
aire fresco mucho mejor que en la habitual posición tras los cilindros, llevan las prestaciones del motor FZ a extremos que hasta ahora no se podían soñar para una 750.

Obtener 101 CV. a la salida del cigüeñal sin por ello perder tacto, elasticidad ni facilidad de conducción en un 750 que tira ejemplarmente bien desde abajo, parece un milagro. Para conseguirlo han bastado «sólo» cinco válvulas.

En 1977 los técnicos de Yamaha iniciaban el estudio de culatas con más de 4 válvulas y ya en esa época se conseguía un motor 4 en V con ¡7 válvulas!, cuatro de admisión y tres de escape, con dos bujías por cilindro capaz de girar a 20.000 r.p.m. y

de ofrecer una potencia fabulosa. Nuevos estudios les llevaron a probar con 6 en 1980, pero siempre con problemas de coste y complejidad de fabricación de las cámaras de combustión para motores de serie. Finalmente la solución de las 5 válvulas, tres de admisión y dos de escape, era aceptada como la más factible de llevar a la serie y capaz de ofrecer una buena dosis de potencia suplementaria con gran fiabilidad y amplias posibilidades de utilización.

Las válvulas de admisión es-



No pueden quedar dudas sobre la rigidez del dimensionado basculante de aluminio. Criticable la burda sujeción de los cilindros y reposapiés traseros.

Los dos puntos clave. El motor, de fantástica respuesta del cuatro cilindros de 20 válvulas y cilindros inclinados con admisión vertical, y el chasis, bajo, rígido y responsable.

Completa y bien terminada instrumentación. Cuenta con indicador de nivel de gasolina y de temperatura de agua.

tán situadas con muy poca inclinación respecto a la vertical, 17,21° en los extremos, y sólo 11,5° en la central. Las dos de escape tienen una inclinación de 13,75°. El peso de las válvulas es mínimo, 21 gramos cada una trabajando con un solo muelle y siendo accionadas por los árboles de levas directamente.

La bujía está situada perfectamente en el centro de cada cámara, y los pistones con una velocidad lineal máxima de 18,84 m/s. tienen profundas entalladuras en su cúpula ligeramente cóncava para evitar alguna interferencia con las válvulas a muy alto régimen. Según Yamaha, su culata permite una elevada relación de compresión, 11,2:1 con un aprovechamiento óptimo de la combustión, gran potencia y elevadísimo régimen de giro.

A lo largo de la prueba, por prestaciones y consumo, esto se iba a poner claramente de manifiesto. Los 2 árboles de levas que accionan directamente las válvulas son de cromolibdeno, con un tratamiento de

endurecimiento superficial, y el juego con las válvulas se regula por pastillas calibradas. Sometidas también a un tratamiento muy especial, Yamaha asegura que no será necesario ningún tipo de reglaje hasta los

40.000 kilómetros. Con los cuatro conductos de admisión de idéntica longitud y disposición vertical y con 4 Mikuni que funcionan por gravedad, se aumenta la velocidad con que la mezcla aire-gasolina llega a los cilindros. La inclinación de 45° de los mismos deja suficiente espacio para situar el alternador detrás bajando además el centro de gravedad.

La visión de este motor se completa con una distribución mandada por cadena central, la refrigeración líquida, para la que se utiliza un gran radiador de aluminio de 2,3 litros de capacidad, el embrague de accionamiento hidráulico, cárter de 3,5 litros de aceite, y unas dimensiones muy compactas en altura y anchura.

El bloque motor es más estrecho, incluso en 9 mm. que el de una pequeña Yamaha 400

Ficha técnica

Motor: 4 cilindros en línea, inclinados 45°, cuatro tiempos, transversal, refrigerado por agua, 5 válvulas por cilindro.
Cilindrada: 749 c.c. (68 x 51,6 mm.)
Relación de compresión: 11,2:1.
Potencia máxima: 100 CV. a 10.500 r.p.m.
Par máximo: 8 mkg. a 8.000 r.p.m.
Carburadores: 4 Mikuni de 34 mm. de Ø.
Generador: Alternador 360 W. Batería 12 V. 14 Ah.
Cambio: 6 velocidades.
Chasis: Doble cuna en tubos de acero rectangulares.
Suspensión delantera: Horquilla telescópica neumática con antivive interno.
Suspensión trasera: Monoshock. Amortiguador regulable en muelle e hidráulico.
Frenos: Doble disco autoventilado delante; pinzas doble pistón opuesto.
Trasero: Disco autoventilado. Pinza doble pistón opuesto.
Ruedas: Del.: 120/80 V 16. Det.: 130/80 V 18.
Distancia entre ejes: 1.495 mm.
Altura asiento: 760 mm.
Depósito: 22 l. (2 de reserva).
Peso en seco: 209 Kg.
Instrumentos: Velocímetro, cuentavueltas, temperatura agua, nivel gasolina, chivatos de aceite, intermitentes, luz larga y punto muerto.

XS. El circuito de engrase y el de la refrigeración líquida funcionan mediante dos bombas accionando simultáneamente y a través de engranajes por el giro de la maza del embrague. El circuito de refrigeración cuenta con termostato y con electroventilador. Llama la atención la no utilización de radiador de aceite, pero prácticamente en cualquier uso este motor mantiene una temperatura de utilización bastante baja y estable. Sólo en ciudad llega a «saltar» en pocas ocasiones el electroventilador.

Segunda prueba

La primera vez que probé una Yamaha FZ 750 fue en el mes de abril en Andorra. Debo reconocer que en aquella ocasión me quedé maravillado, y creo que «se me notó» en la toma de contacto que publicamos, pero también me quedé un poco insatisfecho. Andorra se acababa muy pronto para la FZ, y muchas preguntas que me hacía quedaban con respuestas a medias y con un precavido «hay que probarla más a fondo».

En un solo día, en una estrecha carretera de curvas y apurando en breves rectas las marchas cortas, esta FZ te puede convencer inmediatamente a dejarte impresionado y hacerte llegar a decir como: «me ha parecido la mejor 750 probada hasta la fecha. Una moto prácticamente perfecta». Así más o menos terminaba aquella primera toma de contacto, aunque me curaba en salud diciendo también que había que esperar a probarla verdaderamente a fondo en nuestras carreteras. Hoy, afortunadamente debo reconocer que tomé demasiadas precauciones, pero no que me pasé con mis elogios a la FZ. Este nuevo concepto de motor resulta todavía más brillante cuando tienes a tu alcance cualquier tipo de trazado para probar.

En una cosa, sin embargo, sí que debo confesar un error. Dije que esta moto «Pure Sport» era también «Pure Comfort», y esto no es verdad. Volviendo de Barcelona donde había recogido la moto en Samsa, con 260 kilómetros, en La Almunia de Doña Godina tuve que cambiar de opinión porque ya no sabía cómo sentarme. Tenía pensado, al llegar a ese pueblo, parar para endurecer el amortiguador trasero, que en la posición de muelle n.º 2 resultaba claramente blando para las zonas de curvas que venían a continuación, pero finalmente y por lo

menos hasta Madrid, decidí dejarlo como estaba.

La FZ no es una moto especialmente incómoda con su manillar plano y bastante abierto (no regulable) con reposapiés bien situados ligeramente atrasados y asiento muy bajo, 760 mm. La postura resulta perfecta, pero hay que hacer caso de lo que indica su colín: es para «Pure Sport», por lo que no puede aproximarse en cuanto a confort de marcha en largos viajes ni a otras deportivas de menor grado como las Honda VF o CBX, ni mucho menos a la FJ 1100. Su confort no resulta tan crítico como el de una Le Mans de hace dos años con amortiguadores Paioli de serie, y la verdad es que tampoco se la puede criticar mucho en este sentido, porque la única queja puede venir por el lado de la cantidad de espuma utilizada en el asiento. El tacto de suspensiones es excelente.

La FZ resulta muy baja, pero no lo es sólo de asiento. Hay unos buenos 8 ó 10 centímetros a su favor con cualquier otra japonesa que comparemos de la misma cilindrada, si medimos la distancia de la tija superior de la horquilla al suelo. Sólo la FJ, la GPZ 600 R de Kawasaki y la Le Mans son comparables a la FZ en este sentido. La comparación con la Le Mans, aunque se trata de dos motos que están en órbitas distintas, es inevitable porque la FZ resulta muy baja y muy estrecha, recordándola en cierta medida.

La nueva Yamaha no es una moto de diseño espectacular ni agresivo. Yamaha quería dejar al descubierto todo el motor de color negro, pieza maestra y clave en la FZ, pero con todo lo demás bajo la carrocería también uniformemente negro, con excepción del enorme basculante de aluminio la FZ queda con un aspecto bastante profesional y racing si se quiere, pero desde luego poco llamativo. Lo más acertado es el diseño del faro bien integrado en la cúpula del carenado y el ancho y aerodinámico guardabarros frontal. Del depósito hacia detrás la línea es demasiado sobria y poco imaginativa.

El chasis, que apenas se ve confundido con el motor, está inspirado directamente en el concepto «lateral frame» de la FJ, aunque sin la estructura frontal que rodea, al estilo de las Bimota, las tijas de dirección. Está construido en tubo de acero de sección rectangular y se puede desmontar en su parte inferior para sacar el motor.

Las soldaduras en algunos puntos llaman demasiado la atención, especialmente en la pobre y nada estética solución que se ha adoptado para dar un punto a los reposapiés traseros y a los silenciosos. En la FZ, por supuesto, se ha tenido en cuenta la posibilidad de circular con pasajero, pero sin complicaciones, para ir siempre acompañado hay motos mucho más adecuadas que ésta. El colín se puede quitar con dos tornillos, dejando sitio suficiente, pero los reposapiés quedan excesivamente altos y hacen desistir de largos viajes con dos plazas.

La FZ tiene una fisonomía seria, sencilla y llama poco la atención con excepción de su motor, pero su equipamiento es de primera calidad y muy completo. El depósito sólo actúa como tal en su parte central; la parte delantera próxima a la pipa de dirección sólo sirve para cubrir la enorme caja del filtro de aire. De esta forma, los 22 litros de capacidad quedan perfectamente centrados y lo más bajos posibles, pues el tanque ocupa el sitio normalmente destinado a los carburadores y filtro. Cuando el nivel de gasolina baja y se aproxima a la reserva de dos litros, se hace imprescindible actuar sobre un pequeño interruptor situado en la parte izquierda del carenado que activa una bomba eléctrica que envía gasolina a los carburadores.

En parado, la FZ se siente pesada; los 230 kilos con el depósito lleno, por muy bajos que estén situados, se acusan en el garaje, pero en el momento de empezar a rodar y justo al tiempo que te empiezan a llegar los primeros silbidos del motor, la FZ se olvida de sus kilos y se vuelve ágil y muy fácil de conducir, por la geometría de su dirección, de sólo 25,30° de inclinación en la pipa, dirección y por su rueda frontal de 16".

Silbidos, chillidos y rugidos

Todo esto vas a oír cuando pongas en marcha una FZ si algún día cae en tus manos y sales con ella a carretera. Suena más a «dos» que a «cuatro tiempos». Los silbidos llegan claramente al empezar a abrir gas. La transmisión primaria, de dientes rectos y los engranajes de las bombas de aceite y agua, sueltan un zumbido muy penetrante.

El ralentí de 1.000 r.p.m. de este motor es algo irregular, y

algunos extraños ruidos se perciben también mezclados con el permanente silbido de fondo. La temperatura sube rápidamente en el mes de julio y el motor se pone inmediatamente «en su punto».

Los primeros pasos con una FZ serán siempre un poco bruscos. El embrague, hidráulico, pero de accionamiento un poco duro para lo que es habitual, y la instantánea respuesta al puño del gas, te pueden hacer arrancar por primera vez dando algún pequeño «salto».

El cambio en frío es bastante ruidoso al introducir la primera. La respuesta es siempre de motor lleno, asombrosa y casi como si funcionase a inyección, como una BMW K. Cuando empiezas a estirar sólo un poco cualquier marcha y te acercas a las 7.000 r.p.m., el chillido de admisión que empiezas a sentir bajo el depósito, junto con la enérgica sensación de aceleración que recibes, te hace pensar por un momento en que algo importante va a pasar si sigues adelante. No quedarás defraudado. A 8.000 r.p.m., en 4.ª o 5.ª, la FZ ruge ya como un Fórmula 1, se desencadena y empieza una furiosa escalada que te llevará en 4.ª a 173 Km/h., en 5.ª a 201 Km/h. y en sexta a 231 Km/h. si mantienes, eso sí, el puño abierto hasta que la aguja del cuentavuelts entre en lo rojo situado a 11.000 r.p.m. Normalmente, cambiarás a 9.500 r.p.m. si lo haces a oído y todavía pensarás, que estás castigando el motor innecesariamente por la forma tan salvaje en la que le sientes girar.

La capacidad de «respiración» de este motor de 20 válvulas es asombrosa. En la prueba de los 400 metros, jugando también la baza de su cambio de seis marchas no excesivamente preciso, pero muy bien escalonado, era todo un problema, primero para salir bien sin pegar bandazos haciendo patinar la rueda inútilmente, y luego para conseguir meter segunda, tercera y cuarta evitando que el motor se fuese más allá de las 11.800 r.p.m.; donde se corta el encendido. Los cambios hay que hacerlos rozando el embrague y con un pie izquierdo muy rápido, casi como si estuviésemos llevando una moto mucho más pequeña. De la rueda delantera te puedes olvidar, pues no tiende a levantarse.

Con una tercera que estira hasta 144 Km/h., una cuarta de casi 175 Km/h. y una 5.ª de 201 Km/h., la FZ sale de los 400 metros aproximadamente a 185

Km/h. con la quinta aún por es-
tirar «de verdad» y con la sexta
preparada en la recámara de
este poderoso cañón.

Si la aceleración es muy ex-
citante, el ruido que produce
este motor te puede llegar a
emborrachar, obligándote por
puro gusto a buscar en cada
marcha sistemáticamente el
pasar por encima de las 8.000
r.p.m., el régimen de par máxi-
mo, para oír y disfrutar con el
agudo rugido de admisión que
deja escapar, más parecido al
de una RD 500 2T que a cual-
quier otra «cuatro tiempos».

En carretera de trazado rápi-
do la FZ puede mantener la sex-
ta indefinidamente sin mucha
circulación, y si la conducción
no pretende ser muy deportiva.

Los adelantamientos desde
4.000 r.p.m. en esta marcha des-
de 95 Km/h., pueden ser instan-
táneos y sin que haya ningún
vacío en la entrega de potencia.
La curva de par máximo es muy
plana, con un buen valor a ese
régimen comparado con el má-
ximo de 6,5 a 8.000 r.p.m. e in-
cluso superior al de 5.500 r.p.m.,
donde tiene un leve descenso.
Si decides mantener un ritmo
más vivo y sentir en cada cam-
bio sobre las 10.000 r.p.m. el
auténtico apocalipsis de válvu-
las que se produce en este mo-
tor que no parece tener nunca
límite, las posibilidades de ro-
dar rápido en carretera quedan
fuera de la más caliente imagi-
nación.

El velocímetro miente bas-
tante, pero si sales a autopista
verás que mantener 210 Km/h.
de crono a 10.000 r.p.m. es algo
tan sencillo que te llega a pre-
ocupar, aunque todavía tengas
1.800 r.p.m. de reserva antes del
corte de seguridad. En dos via-
jes ida y vuelta a Barcelona y
entre Zaragoza y Lérida, la FZ
sin embargo te acabará agotan-
do si pretendes las medias alu-
cinantes que están a su alcan-

ce. La aerodinámica está muy
conseguida, pero a base de un
pequeño carenado de todo o
nada.

Si te mantienes totalmente
dentro de la cúpula, entre el rui-
do de admisión que parece que
te vaya a tragar por el filtro, si-
tuado a dos centímetros de tu
barbilla, y el ruido del viento,
puedes acabar «sonado» si via-
jas sin taponos de cera en los
oídos. Si pretendes mantener
una postura inmediata, el care-
nado no te aliviará en absoluto
de la presión del aire; al contra-
rio, lo lanzará directamente con-
tra tu casco que, con la nariz
aplastada contra la pantalla se
te antojará dos tallas más pe-
queño y te producirá un buen
dolor de cabeza. La solución
está en no mantener velocida-
des por encima de 200 Km/h.
por mucho tiempo, pero con es-
ta moto es muy difícil si sales
a una autopista despejada no
resistir la tentación. En esas
condiciones estarás llegando
además al consumo máximo
de la prueba, 10,57 litros a los
100 kilómetros. En cualquier
otro tipo de conducción que no
se limitase a exprimir la FZ en
autopista en ningún caso con-
seguí medir un gasto superior
a los 9 litros. Los 6,84 a 150
km/h., los 8,74 en conducción
deportiva y los 7,49 de media to-
tal de la prueba, hablan muy
bien y por sí solos del acerta-
do diseño de un motor capaz de
mantener tan óptima relación
entre prestaciones y consumos.

Super deportiva

El mejor carácter de esta FZ
no se encuentra en la autopis-
ta, donde una BMW K o una FJ
1100 pueden ser más efectivas
a la hora de permitirte mante-
ner un buen crucero sin cansa-
cio. A lo largo de esta prue-
ba, nuestra FZ viajó de Barce-

lona a Madrid, de Madrid a La
Molina, y de La Molina a Barce-
lona. Pero la prueba se comple-
taba con los recorridos habitua-
les por la Sierra del Guadarra-
ma y por Avila, y sobre todo, y
aunque fuese con otra moto, en
el rápido circuito de Misano en
Italia, todo un lujo esta vez. Allí
iba a poder ser enfrentada, ade-
más aprovechando la presenta-
ción de los nuevos Pirelli Radia-
les MP 7 R, con una de sus más
directas rivales, la Suzuki GSX
750 R.

Pero volviendo de momento
a la carretera que en muchos
casos será el ambiente en el
que siempre se mueva la FZ,
hay que ajustar algo las sus-
pensiones para poder pasar de
un turismo rápido a una con-
ducción mucho más exigente.
La suspensión delantera utiliza
el sistema de antihundimiento
independiente del circuito de
frenado, regulado en el interior
del hidráulico por una válvula.
A mayor compresión en la fre-
nada mayor resistencia al hun-
dimiento. Este sistema en la
moto probada en Andorra en el
mes de abril funcionaba a la
perfección, y la horquilla de bar-
rras de 39 mm., con puente de
aluminio y 140 mm. de recorri-
do, tenía buen tacto en compresión
y en extensión. En la uni-
dad de prueba no ocurría así, y
como pasa últimamente con to-
das las Yamaha, 350 RD, 600 XJ
y FJ 1100, es obligatorio cam-
biar aceite como mínimo para
asegurar un buen comporta-
miento. La horquilla está asis-
tida por aire, pero aquí no está
la solución. Con más carga de
los 0,4 recomendados y con as-
falto de mala calidad, puede fa-
vorecer los rebotes.

La suspensión trasera utiliza
un sistema progresivo con un
amortiguador tipo De Carbon,
accionado por bieletas y con un
recorrido de 120 mm. en la rúa-
da. Las posibilidades de regla-

je en este caso son más fáciles,
efectivas y completas, pudiendo
modificar muelle hidráulico
en retención en cinco posicio-
nes.

Para todo uso, con 70 Kg. de
peso, una buena combinación
se ofrece en la tercera o cuarta
posición de muelle y también
en la 3.ª ó 4.ª de hidráulico.

Para rodar rápido en carre-
tera de buen asfalto o en circui-
to, hay que pasar a la 5.ª y últi-
ma necesariamente. El compor-
tamiento de la FZ en cualquier
trazado de carretera y a pesar
de la excesivamente suave hor-
quilla, es siempre estable, noble
y seguro al máximo.

En las largas curvas de acce-
so al Túnel del Cadí, cerca de
La Molina, y en un recorrido que
me era totalmente desconoci-
do, la FZ se desenvolvía con la
misma rapidez y fiabilidad que
en curvas muy conocidas don-
de siempre los defectos, si los
hay, quedan más disimulados.

Hay una buena altura libre al
suelo, y con sólo salirse un po-
co del asiento como pide esta
Yamaha en curvas, no hay na-
da que roce. En ángulos cerra-
dos o tramos de montaña muy
revirados el peso se empieza a
sentir, y aunque siempre man-
tiene una buena agilidad, el tra-
bajo se puede llegar a acumu-
lar y el esfuerzo sobre el mani-
llar se hace necesario. Con la
rueda delantera de 16" de gran
balón, en medida 120 x 80, es-
ta FZ tiene cierta tendencia a
levantarse al frenar inclinado,
pero con su posición de con-
ducción tan baja es fácil con-
trarrestarlo con un despla-
zamiento del cuerpo. Si el firme
está muy bacheado, igual que
ocurre en otras motos con rúa-
das de 16" si vas «a tope»,
hay que prestar especial aten-
ción para que los posibles
«shymmys» violentos que pue-
den sacudir instantáneamente
la dirección puedan ser siempre

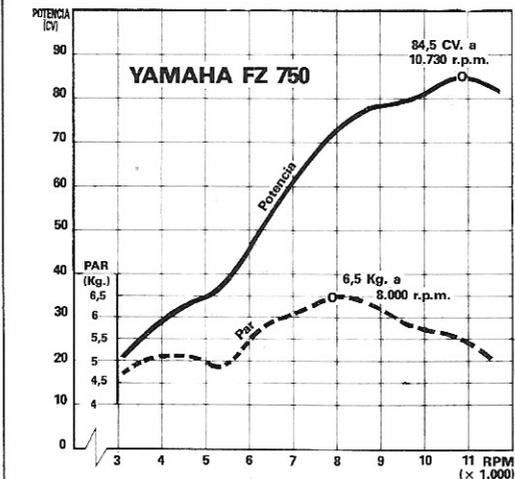
bien controlados. En curvas lentas requiere cierta adaptación la forma en que la FZ responde a una suave apertura del gas después de una fuerte retención en marchas cortas. La llegada de potencia resulta algo brusca; la sensación es de cadena secundaria destensada, pero una vez ajustada seguía haciendo lo mismo.

En las motos probadas en Misano también se repetía esa algo abrupta entrada del motor en tracción que, sin suponer un obstáculo en conducción deportiva, resulta siempre algo molesta porque te impide disfrutar del tacto suave y progresivo que luego siempre tiene el motor que empuja con notable uniformidad. En suelo mojado en máxima inclinación a baja velocidad, puede resultar peor esta relación, que parece venir de un cardan más que de una transmisión por cadena.

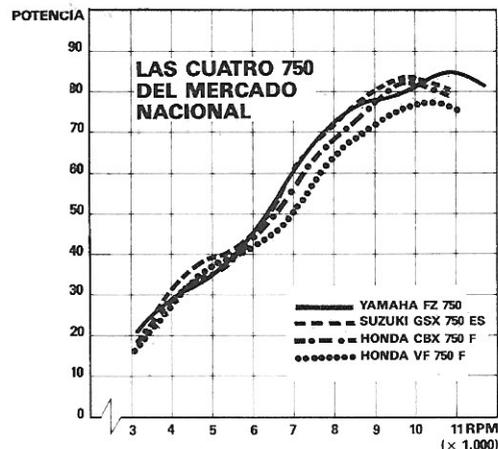
En circuito

En el circuito de Misano y en una intensa jornada de pruebas, de 9 de la mañana a 4 de la tarde, pasaban por mis manos la Bimota SB 5, Laverda SFC 1000, Yamaha FJ 1000, Suzuki GSX 750 R, Honda VF 1000 F2, Kawasaki Ninja 900, Kawasaki GPZ 600 R y Yamaha FZ 750 calzada con Radiales Pirelli del nuevo tipo MP 7 R, y con Phantom Sport Comp. Atrás quedaban los recuerdos de unos más que aceptables Dunlop K 330 de la moto «española» de prueba que habían demostrado un buen y sano comportamiento, siendo únicamente algo dudosos en frío.

Con los Radiales, la FZ gana en agilidad y facilidad en el cambio de trayectoria. Inspirando mucha confianza en profundas tumbadas los reposa pies, que hasta ese momento no habían dado ningún problema,



Comparando con las curvas corregidas de las CBX, GSX-ES y VF, la gráfica de potencia de la FZ puede decepcionar un poco. Supera a las otras tres en alta y demuestra una capacidad de subir de vueltas muy superior, pero la GSX-ES entre 4.000 y 6.000 r.p.m. va siempre por encima; no en vano se trata de un motor super utilizable y dócil. La punta de potencia de la FZ tiene que ser mejorada sin duda en



mediciones que no sean hechas como fue nuestro caso con un motor que contaba sólo con 1.260 Km. de rodaje. La inflexión pronunciada que presenta la curva de la FZ entre 9.000 y 10.000 r.p.m. y que parece cortar la fuerte escalada iniciada en las 6.000 r.p.m. no se apreciaba en marcha como por ejemplo sí que ocurre con la de la CBX entre 8.000 y 9.000 r.p.m.

N. de la R.

Caballos y CaVallos

En toda medición de potencia en un banco hay que hacer posteriores ajustes mediante un factor de corrección que depende de la temperatura ambiente y de las condiciones de humedad y presión atmosféricas existentes en el momento de la prueba ya es prácticamente imposible probar una moto en las mismas condiciones que otra. Hace poco recibíamos una circular del fabricante de nuestro banco de potencia, Bosch, en el que se nos anunciaba una modificación en ese factor de corrección por lo que las cifras de potencia que os hemos ofrecido durante el año pasado sufren una ligera variación que afecta a la comparación directa con cifras ofrecidas este año. (La serie económica desde la Honda CS 125 y la Guzzi Lario y Yamaha RD 350 como «motos grandes».)

La variación del factor no afecta linealmente a las cifras obtenidas, pero podéis hacer una estimación de que las cifras conseguidas el año pasado son aproximadamente un 6% menores.

empezaban a rozar en el asfalto.

En plan de conducción brusca en los dos ángulos de tercera que tiene el circuito de Misano y con la moto muy inclinada y neumáticos muy calientes, los Phantom Sport Comp demostraban ser ligeramente superiores a los Radiales. En curvas de alta velocidad, en Misano se encuentra una de 4.ª a tope que enlaza con otra de 5.ª

también a tope para después meter sexta en una buena recta, la FZ, con cualquier neumático de los probados y con el amortiguador trasero en lo más duro, no se movía lo más mínimo, permitiéndote una conducción relajada de trazadas muy limpias.

Los frenos con discos autoventilados y doble pistón opuesto, que en carretera merecen un diez absoluto, especial-

mente el delantero, bajan algo en su puntuación en un circuito exigente como Misano, pero sin ser lo mejor que se puede probar en circuito, su eficacia está por encima de la media más alta, y su gran resistencia al calentamiento y fading, te permiten rodar muchas vueltas sin ningún problema.

A final de recta, en una dura frenada, la horquilla rebotaba algo, y con las suspensiones

muy castigadas en alguna ocasión se hacía necesario sujetar fuerte la FZ para evitar algunas sacudidas y poder meterla bien en el largo «curvone» de doble radio que ponía fin a la recta.

Probar muchas motos, en muy poco tiempo y en las mismas condiciones de neumáticos y en el mismo circuito ayuda a sacar unas conclusiones muy claras e inmediatas. La Bimota SB5 era de largo la más eficaz de Misano, no sólo en las partes muy rápidas iba mejor, sino que en los tramos más lentos entraba, tumbaba, se mantenía y salía con tal limpieza, que ni las rapidísimas y fáciles de llevar FJ 1100 se la podían resistir.

La FJ era, después de la SB5, la segunda moto más rápida en la pista; sólo su cabalette, reposapiés y pata de cebra arrastrando por el suelo con facilidad le impedían todavía unas mejores prestaciones. En la SB 5 hacían falta unas cuantas vueltas para adaptarse a su estricta postura de carreras, y mientras las daba, iba rodando tan lento que hasta las BMW K 100 RT o la turística Honda VF 1000 F2 me pasaban con facilidad.

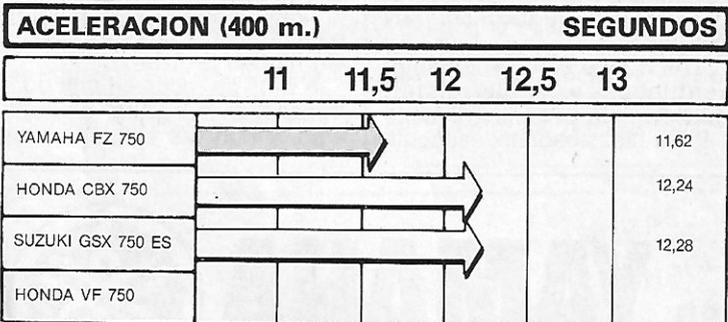
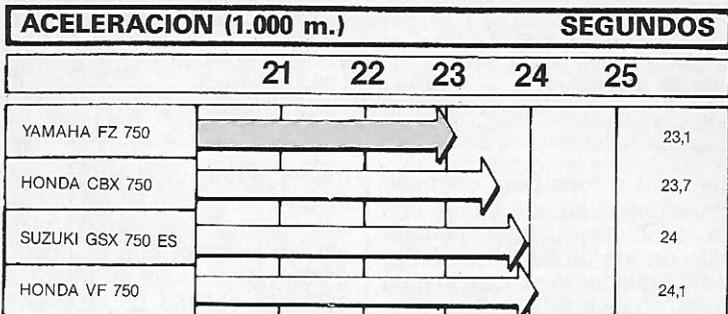
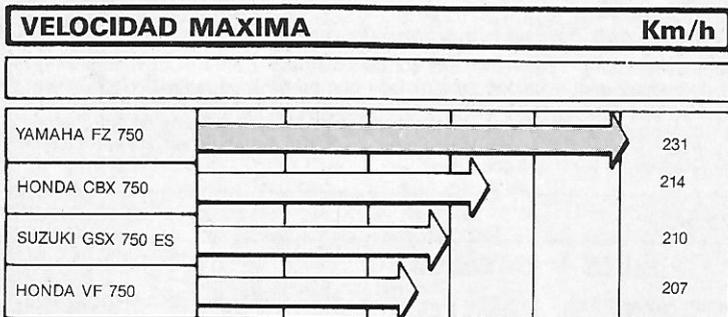
En la FJ no hay periodo de adaptación; una vuelta es más que suficiente entreno para sacarle rápidamente todo su rendimiento. Sin ningún cansancio te puedes mantener además

siempre a buen ritmo por el fantástico y progresivo tacto de su motor totalmente lleno de potencia, por su postura, suspensiones y frenos que apenas requieren esfuerzo.

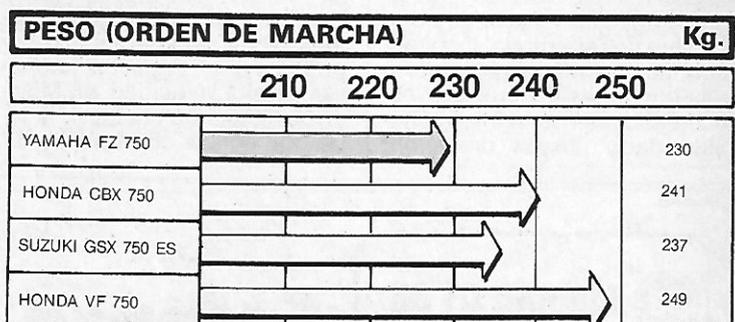
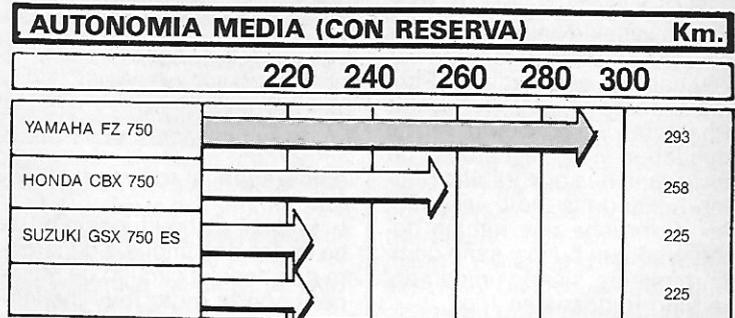
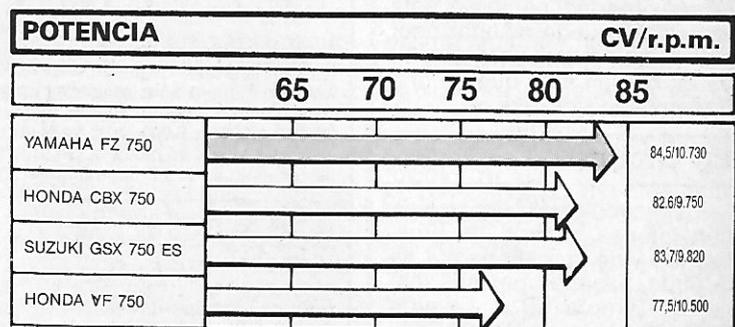
En el tercer puesto de esta improvisada comparativa se situaba y también muy claramente, la FZ 750, ya estuviese calzada con los Radiales MP7 o con los Phantom Sport Comp. A pesar de ser más ágil y nerviosa, con posibilidades de mayor manejabilidad en tramos cerrados, la FZ en Misano, un circuito exigente con los motores, y rápido, no podía superar a una FJ de serie, a pesar de rodar por delante de la 1100, pero ésta siempre la podrá seguir co-

mo su sombra a pesar de ser más voluminosa. En versión de estricta serie, la FZ exigirá además de mayor concentración en el momento de salir de la curva, porque aunque su motor es un ejemplo de elasticidad, su fuerte tirón (si la conducción llega a ser violenta) es menos dosificada que el matemáticamente progresivo y suave empuje de una FJ.

Cerca de la Yamaha 750 FZ, la Suzuki GSX 750 R demostraba claramente una ventaja espectacular en cuanto a peso, algo que se notaba nada más subirse encima, pero luego en marcha, con su rueda de 18" y por su geometría de dirección y chasis, se mostraba rígida, al-



	CONSUMO					I/100 Km.
	120 Km/h.	150 Km/h.	Ciudad	C. Depor.	C. Medio	
YAMAHA FZ 750	6,00	6,84	7,72	8,74	7,49	
HONDA CBX 750	6,33	8,10	7,37	8,84	8,51	
SUZUKI GSX 750 ES	6,47	8,20	7,50	8,57	8,35	
HONDA VF 750	5,60	8,36	8,08	9,68	8,66	



	ERROR VELOCIMETRO						Km/h.
	80	120	140	160	180	200	
YAMAHA FZ 750	76	113	135	149	173	187	
HONDA CBX 750	76	115	130	151	172	194	
SUZUKI GSX 750 ES	77	116	133	152	171	190	
HONDA VF 750	74	114	130	151	170	189	

go «pesada» y lenta en el momento de iniciar un viraje.

Con un puño de acelerador muy duro para un motor que gira muy arriba y que no tiene prácticamente nada por debajo de 5.500 r.p.m., la conducción de la Suzuki no era inicialmente tan efectiva ni fácil como la de la FZ. Su peso reducido, sin embargo, se dejaba sentir favorablemente a la hora de las frenadas; la Suzuki era la mejor, superando a la SB 5, FJ 1100 y FZ, con diferencia por la gran potencia en su doble disco delantero.

En la curva más rápida la Suzuki podía seguir a la FZ, pero obligando a su piloto a una gran concentración para dominar el cabeceo frontal que inevitablemente se presentaba. En trazados más lentos y con un poco de trabajo en suspensiones, la Suzuki sin embargo puede llegar a ser más rápida que la FZ; la diferencia de peso de 30 kilogramos es muy considerable, y aun contando con la importante ventaja de su motor mucho más utilizable, la FZ, para carreras, necesita una buena cura de adelgazamiento. Además, la GSX 750 R es tan baja de asiento como la FZ y claramente más corta entre ejes, 1.435 mm. contra 1.495 mm., aunque esta diferencia queda

compensada, en tramos muy cerrados, por la FZ con su rueda de 16".

Por delante

Con su motor de culata de cinco válvulas, la FZ no es sólo la moto más sofisticada del momento y la que marca la pauta de la más espectacular innovación técnica, con una potencia que no puede superar ninguna otra de las motos probadas hasta la fecha de 750 c.c., con unas prestaciones puras en 400 metros, 1.000 y velocidad máxima que la sitúan en un puesto de privilegio. Su velocidad máxima de 231 Km/h. resulta más fácil de conseguir que marcar un 11,62 en los 400 metros. Prácticamente con un lanzamiento moderado puedes llegar rápidamente a una velocidad real de 225 Km/h., que todavía 6 Km/h. por debajo de sus posibilidades límite, le basta para mejorar los mejores resultados obtenidos con las VF, CBX y GSX ES, como se puede ver en nuestro cuadro comparativo.

La capacidad de aceleración del motor FZ te hace siempre pensar que por la respuesta en el puño ruedas siempre con una marcha menos. En realidad, en tráfico en carretera na-

cional sin tráfico muy denso es muy difícil que necesites algo más corto que su cuarta, que empuja como la tercera de cualquier 750 probada hasta ahora, a partir de sólo 4.000 r.p.m., con energía y a partir de 2.000 r.p.m. sin tanta fuerza pero sin el más mínimo titubeo.

Con un motor tan formidablemente elástico, con su estable y manejable comportamiento, consecuencia de un buen chasis y sobre todo de un nuevo concepto en lo relativo al reparto de pesos, la FZ se sitúa claramente como la mejor moto deportiva de 750, y sin por ello renunciar a un motor de más amplia gama de utilización, menor consumo y mayor facilidad de utilización que el de otras 750 que pretenden ser menos rigurosamente deportivas.

No recibe con agrado a un pasajero, es mejorable el tacto de su horquilla, el comportamiento en frenadas violentas trabajando sobre las suspensiones, la precisión de su cambio, la protección de su carenado, pero es sin duda una de las mejores, más completas y más divertidas motos que nunca se han fabricado.

Por encima de su categoría y valorando en conjunto todos los apartados, pienso que sólo la FJ 1100 puede en este mo-

mento competir con ella; por debajo, la Kawasaki GPZ 600 R puede jugar la baza de una formidable relación precio-prestaciones y de su fabulosa manejabilidad, pero no puede replicar a la FZ en el apartado de las prestaciones puras, viendo algo más limitadas sus posibilidades.

En su categoría, la GSX 750 R que está por venir, es posible que tiende fuertemente a los que están muy cerca de las carreras en sus gustos y conducción y por su menor peso, sobre todo. La Honda CBX, que hoy, frente a la FZ empieza a ser mucho menos deportiva, pareciendo más formal y turística, puede llevarse a muchos clientes que gustan de largos viajes y buen confort de marcha sin renunciar a ciertas posibilidades deportivas, pero la FZ, a pesar de todas las opciones de compra que ya tenemos y con su precio de 1.360.000, es una de las mejores alternativas del momento. Si de verdad te gustan las motos deportivas, que además no se encuentren muy limitadas ni sean sacrificadas de utilización, posiblemente la mejor que nunca jamás ningún fabricante japonés haya ofrecido antes es esta FZ 750. □

Augusto MORENO DE CARLOS