

Yamaha FZR 600
Toma de contacto

Genial

Un poco sorprendidos, los japoneses de Yamaha, apiñados alrededor de los periodistas que habíamos sido invitados a Laguna Seca, estudiaban con curiosidad el cuestionario que minutos antes nos habían entregado para que valorásemos las dos motos que habíamos probado. Sorpresa porque la furia y excelentes cualidades de la FZR 1000 quedaban apagadas por los elogiosos comentarios sobre la FZR 600. No hacía falta preguntar si nos había gustado. Todos nos marchábamos de allí con un recuerdo especial: el de la teóricamente más «débil» de las FZR '89.

www.motosclasicas89.com



motos clásicas



info@motosclasicas89.com



La herencia de la F-3

Quienes nos hayáis seguido de cerca en los últimos años, habréis estado atentos a todo cuanto hemos ido publicando «en directo desde Japón». Y ahí está la clave de la «génesis» de la FZR 600. Porque aunque en apariencia esta moto puede parecer nueva, se trata en realidad de una evolución de la FZR 400 R que ya fue presentada en Japón en abril de 1987 y que revolucionó el mundillo técnico porque de lo que en realidad se trataba era de una segunda versión de la FZR 400 del '86, pero con válvula de escape Exup.

La fuerte competencia en las carreras de F-3 japonesas, donde

las cuatro marcas disponen de motos tan o más avanzadas técnicamente que sus hermanas de 750 y 1.000 c.c., obliga a crear constantemente nuevos modelos o remodelaciones que pongan al día un producto que es la base (o una de las más importantes) del mercado interior.

Así, la FZR 400R nació con chasis Deltabox de aluminio, 59 CV. a 12.000 r.p.m., 220 km/h. de punta, frenos y suspensiones casi de carreras y una banda de potencia nunca soñada en una moto incluso de mayor cilindrada, gracias al empleo de la válvula de escape.

Mientras esto sucedía en Japón, Honda había lanzado ya para Europa su CBR 600F, Kawasaki tenía en el mercado la GPX 600R y Suzuki presentaba la GSX 750F, todas ellas motos pensadas con mentalidad europea, englobadas en el concepto supersport, pero dejando un amplio margen al concepto «turismo», porque no querían ser excesivamente radicales, como lo habían sido Suzuki y Yamaha con la GSX-R 750 y FZR 750, por ejemplo.

Aquella fórmula demostró no sólo ser acertada, sino que provocó un movimiento inesperado del mercado hacia esa cilindrada, que ofrecía por menos dinero, menos peso y mayor manejabilidad y casi las prestaciones de una buena 750 deportiva.

Yamaha se quedó descolgada. O iba quedando descolgada, por-

que aunque en nuestro mercado jamás la tuvimos, la FZR 600R, de chasis doble cuna de sección rectangular y motor cuatro válvulas, ha sido durante mucho tiempo la única y —en algunos casos— la mejor oferta deportiva europea en esta cilindrada. Pero pertenecía ya a una generación muy alejada de los actuales chasis de doble viga y aerodinámica evolucionada.

Así, cuando se hablaba de la FZR 400R del Japón, siempre se deseaba la lógica evolución, para que fuera en forma de «600» con el mismo corte deportivo y chasis Deltabox. Con algo más de

quiera sido una fecha lógica, se ha presentado pues la FZR 600R, pero, como suele decirse en estos casos, la espera ha valido la pena.

De Colonia a Monterrey

Todo empezó en Colonia. Yamaha presentaba junto a su nueva FZR 1000 Exup, una agresiva FZR 600, que rápidamente fue blanco de todos los comentarios, despertando la pasión de quienes vejamos ya en el horizonte un enfrentamiento con las actuales 600 de la competencia. Por aquellas fechas (septiembre) se sabía ya que Laguna Seca iba a ser escenario de la presentación y prueba en circuito y carretera de ambas motos. La decisión de tan lejano enclave sigue siendo de total misterio, y por más vueltas que uno quiera darle, cada vez resulta más indescifrable. Y aunque al final, la FZR 600 resultó encontrarse como su costero amigo Checco, hubiera sido mucho más lógico hacer la presentación en el Paul Ricard, como se hizo hace dos años, y donde la larga lista del Mistral hubiera incluido a la FZR 1000.

Después de un larguísimo e incómodo viaje, la tranquila ciudad costera de Monterrey nos esperaba con una poco grata sorpresa: mal tiempo, niebla. El circuito se halla enclavado en una colina donde fácilmente la niebla puede prolongarse por más de dos horas con relación a las zonas colindantes. La llegada al circuito, a las 8,30 de la mañana fue con visibilidad... ¡peor!

Caras de preocupación entre los japoneses y de tranquilidad entre los americanos. La niebla desaparecerá, no hay cuidado. Quizá tarde un poco más, pero «don't worry».

En el grupo primero, alemanes, franceses, suecos, finlandeses, portugueses, griegos y españoles. Los responsables de Yamaha sabían muy bien lo que hacían y alguien en Suzuki les debió contar la que se armó el pasado año en Ryuyo probando las GSX-R 750. Aquello fue una carrera de principio a fin y el «director» de todo aquello tuvo que salir, sólo iniciada la primera tanda de pruebas, con la bandera a cuadros para detener a los que estaban en pista... Luego fue peor, porque nos hicieron salir de uno en uno y lo único que consiguieron fue «organizar» ellos mismos la carrera, con lo que todavía se anduvo más deprisa...

Sabían muy bien lo que hacían los de Yamaha. Porque a los italianos e ingleses, que son los que tienen fama tienen, sólo

Estampa agresiva, con los colores oficiales de carrera, y bien en tonos más claros y opacados. Para todos los gustos. Cuentavientos hasta 12000 rpm y 200 km/h en el marcador. Los frenos, con platos de doble pinza delante. En el frontal un carenado, entrada aerodinámica para crear una pantalla protectora que desvíe el aire de la cabeza del piloto.



les vimos las caras el día de la despedida de nuestro grupo. Para los que estuvimos en Riva, no es difícil imaginar lo que podía haber sido Laguna Seca todos juntos en la pista...

Una hora y media después de lo previsto, concluido ya el briefing obligatorio, la niebla empezó a disiparse y desde la sala de cronometraje empezaba a divisarse con alguna claridad la pista. El sol asomaba tímidamente en lo alto y las fotos de acción parecían que estaban aseguradas.

Rápido chequeo a las motos, primera vez que teníamos oportunidad de verlas de cerca y tocartas. Por pura lógica decidí empezar con la FZR 600, más manejable y ágil en apariencia, sería para aprender el circuito y practicar luego mejor la FZR 1000. Pensé en la 600 como una moto atractiva, pero mis ojos estaban puestos en la FZR 1000. El escape Erup que llamaba fuertemente la atención.

Quería cambiar de moto varias veces a lo largo de la primera parte de la prueba (hasta la hora de comer), pero dos vueltas al circuito bastaron para que me olvidara totalmente de mi com-



promiso con la «mil» y no me bajara de la FZR 600 hasta tres horas después, justo en la última vuelta antes de que nos planteara a todos para el intermedio. En realidad fue una «bajada» algo precipitada, «en marcha» diría alguien con ganas de bromear, después de que el neumático delantero decidiera ir por el camino en el viraje a izquierda final de recta...

Fue el final, feliz dentro de lo que cabe, de una experiencia apasionante con una de las mejores —me reservó lo de «mejor»— medias cilindradas diseñadas para rodar impunemente en un circuito tan exigente como el de Laguna Seca, con el que la Yamaha auténtica «superbike» de rodilla algo «tocada», un motor torcido y el lateral del carenado «algo» estropeado, fue el resultado de un excesivo entusiasmo con aquella moto. Pero la experiencia emocionante mientras duró...

Sécretos de la FZR

Hablar en la FZR 600 de pequeños aspectos, detalles que sobresalen no tiene ningún gran secreto de la FZR, probablemente en que fue diseñada desde el principio con la mentalidad de la moto que debía ganar carreras en la pista. Y con ello no admitió compromisos que el poder llevar unos retrovisores y unos espejos mitentes. Todo lo demás que es válido para el circuito será para la carretera. Hace su pilotaje por ciudad y carretera sea más o menos cómodo y pensará de la gracia de que...

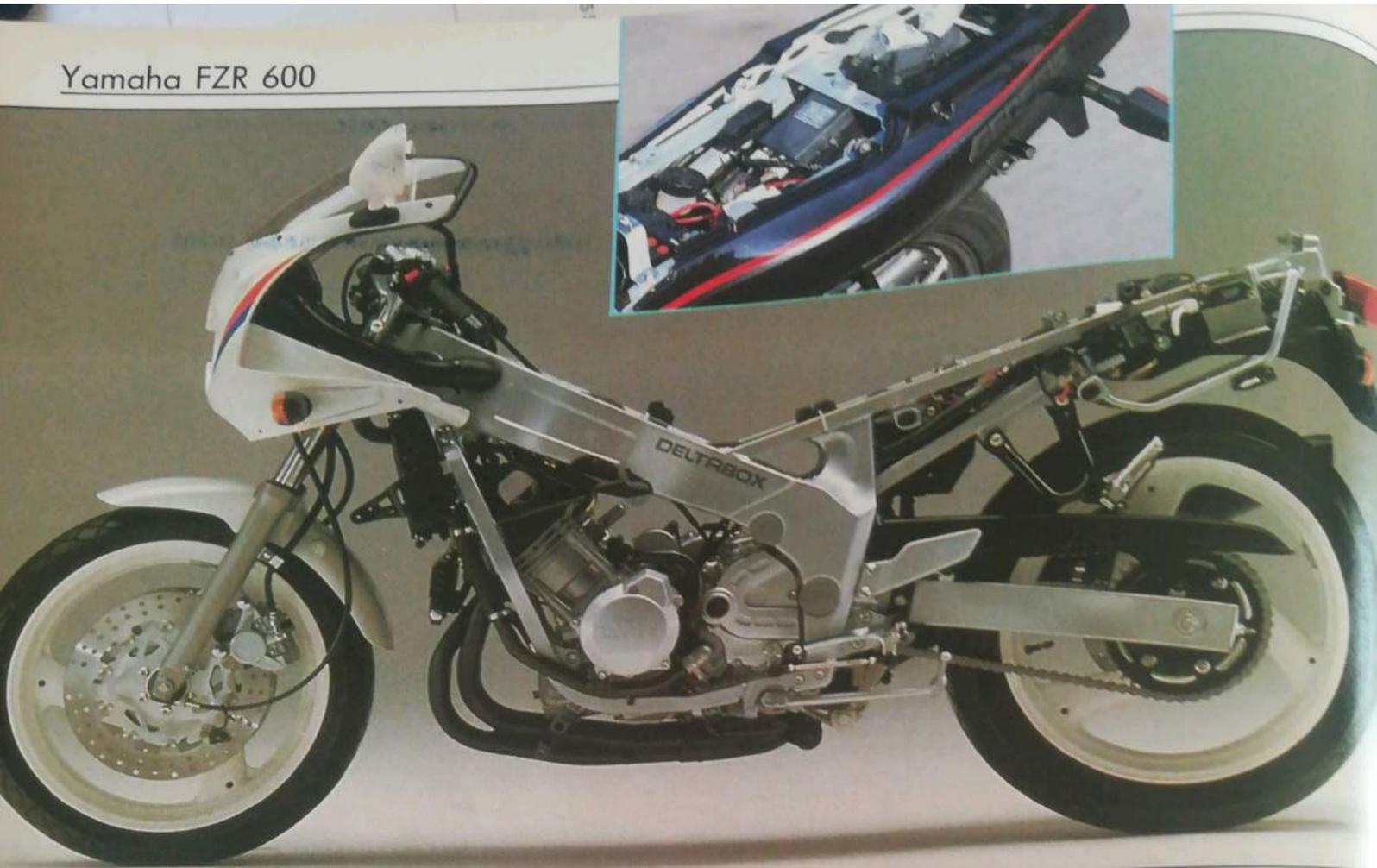
www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Yamaha FZR 600



Ficha técnica

Motor	4 cilindros, 4 tiempos, refrigerado por agua, DOHC, 4 válvulas por cilindro.
Cilindrada	599 c.c. (59,0 x 54,8 mm.)
Relación de compresión	12:1
Potencia	90,9 CV (DIN) a 10.500 r.p.m.
Par máximo	6,7 kgm. a 8.500 r.p.m.
Carburación	4 Mikuni BDST 32
Embrague	Multidisco en baño de aceite.
Transmisión secundaria	Por cadena.
Cambio:	6 velocidades. 2.880/1.995/1.500/1.333/1.192/1.111
Encendido	TCI Digital.
Batería	12V 12Ah.
Suspensión delantera	Horquilla telehidráulica 38 milímetros.
Recorrido	130 mm.
Suspensión trasera	Monocross amortiguador De Carbón.
Recorrido	43 mm.
Frenos	Dos discos 298 mm. delante; un disco 245 mm. detrás.
Pneumáticos	110/70V17 V240 delante; 130/70V18 V240 detrás.
Longitud total	2.165 mm.
Anchura total	700 mm.
Altura máxima	1.160 mm.
Altura asiento	785 mm.
Distancia ejes	1.420 mm.
Peso en seco	179 kg.

Chasis de acero, tipo Deltabox con doble tirante frontal. El motor es una derivación del FZR 400 con culata de cuatro válvulas. El filtro de aire va situado en la parte delantera. El auténtico depósito, en posición muy baja, requiere bomba de gasolina. El grifo de gasolina, totalmente oculto bajo el depósito.



El chasis, superrígido, parece exageradamente dimensionado, a primera vista, para una «600». Sólo que, con 90,9 CV. a 10.500 r.p.m. y un excelente par de 6,7 kg. a 8.500 r.p.m. (rozando la potencia —100 CV.— de la FZR 1000 «descafeinada» para Francia y Alemania), este motor tetra-cilíndrico de cuatro válvulas y refrigeración líquida, precisa de un buen «cajón» en forma de Delta-box para que la moto ruede con garantías.

Se ha hablado mucho del por qué Yamaha no ha construido este chasis en aluminio. La respuesta, después de una mañana «persiguiendo» y adelantando a las FZR 1000 en Laguna Seca es ue... no hace falta. La versión japonesa, de 400 c.c. y 59 CV. precisaba de esos kg. de menos para poder estar en el límite de su categoría de los 157 kg. y que la hacen competitiva.

La FZR 600 de nuestra prueba, con chasis de acero, 179 kg. en seco y 91 CV. no sólo se halla muy por debajo del peso de sus competidoras Honda CBR, Suzuki GSX-F o Kawasaki GPX-R (182 kg., 195 kg. y 188 kg., respectivamente), sino que es la más potente, con una diferencia de casi 10 CV. sobre las versiones '88 antes mencionadas. En este punto hay que dejar abierto sin embargo, un gran interrogante, puesto que la comparación de potencias no es justa en estos momentos, ya que Honda y Kawasaki han anunciado algo más de 90 CV. para sus versiones '89 (iguales en cuanto al resto de la moto).

Gran Premio, segunda parte

Pero para tener una visión más cercana de cómo es la FZR 600 vayamos a lo inevitable: una vuelta a Laguna Seca.

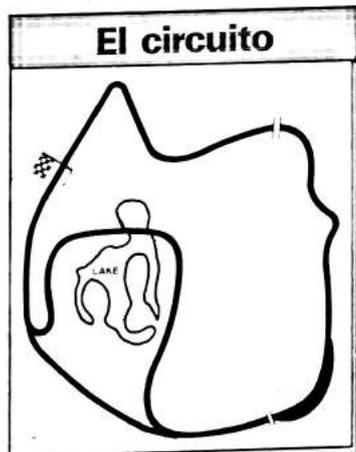
El trazado sobre el que se hacía la prueba era el mismo que se utilizó para el G. P. (ver recuadro), que incluye una variante con asfalto nuevo, amplio y esca-patorias aceptables, aunque, al igual que en Jerez, con la vista puesta siempre en el «paredón» del fondo. Este tramo, que pasa junto al lago o laguna que todavía tiene algo de agua, es de curvas de trazado ancho y rápidas y enlaza las dos partes «viejas» del circuito, desde el final de recta, hasta el ascenso a la colina.

La FZR es de esas motos que no necesitan ser presentadas. Te subes en ella, pulsas el botón de arranque y cuando has engranado primera y estás ya rodando por la pista crees que la conoces de toda la vida. Asiento bajo,

piernas muy dobladas (pero no resulta incómodo), manillares a una altura media, que no obligan a posturas exageradas tipo JJ-Cobas. Un compromiso bueno para viajar por carretera, aunque la cúpula queda muy abajo.

El primer tacto de frenos resulta ya convincente. Maneta «dura», pero frenada inmediata. El freno trasero, muy desmultiplicado para «ayudar» y no clavar. Mientras, el motor gira muy tranquilo todavía. Delante nuestro (hemos salido todos juntos) el «Pace Car» nos enseña el circuito y evita desmadres ya en la primera vuelta.

Primer giro a ritmo de «abuelitas». El circuito parece obra de un borracho masoquista en una noche sin luna. Cada vez está más claro que quien diseña los circuitos (salvo contadas y honorosas excepciones), no tiene la más mínima intención de recorrerlo ni siquiera a pie. Ya resulta difícil de por sí el correr, como para que encima pongan



LAGUNA SECA (3.535 m.)

Laguna Seca se halla enclavado entre dos colinas que forman un pequeño valle, en cuyo fondo todavía queda cierta cantidad de agua de lo que debía haber sido una laguna de mayores dimensiones. Si observas el trazado del circuito, la parte nueva es la que se desplaza hacia el centro de dicha laguna, formado por un amplio viraje al final de recta, y dos de derechas, rápidos y con relativo margen de seguridad a ambos lados. Desde que enlaza con lo que antes era el antiguo circuito (casi una recta), es subida hasta lo que en plano parece una chicane, el «sacacorchos». Luego bajada hasta en penúltimo viraje antes de volver a la recta. Tiene un desarrollo total de 3.535 metros y se recorre en el sentido inverso a las agujas del reloj.

las cosas más difíciles. En esta primera vuelta, aparece el «sacacorchos» por primera vez, una chicane en pleno vértice de la colina, pero pone los pelos de punta el estado del asfalto en la bajada inmediata, con auténticos agujeros, baches, asfalto arrugado (de las carreras de coches-fórmula)... Todo ello, lógicamente, en el mismo lugar de las trazadas.

Terminamos la vuelta de «alentamiento» y pista libre. Mucho tiempo por delante y... muchas ganas de llegar al «corkscrew».

La recta de Laguna Seca no es precisamente la del Mistral, y en su actual trazado, resulta insuficiente para mantener aunque sea unos pocos segundos una marcha larga, puesto que pasado el puente que atraviesa la pista a final de boxes, se inicia una ligera subida y un descenso con ligero viraje a la izquierda. Sin ningún tipo de visión de lo que hay más allá del rasante, se requiere tiempo para pasarlo sin cortar.

En el antiguo trazado, después del rasante se iniciaba una impresionante recta/curva de «top gas» que unido al primer tramo de recta de boxes (ver plano) convertía en prácticamente un óvalo la mitad del circuito. Ahora las cosas son más complicadas, aunque menos rápidas.

Final de recta y amplio viraje, totalmente plano, inicio del trazado nuevo con asfalto en condiciones.

Ya en la frenada, los dos discos de 298 mm. delanteros con pinzas de doble pistón confirman la primera impresión: frenada rotunda, la horquilla aguanta bien, a pesar de llevar barras de sólo 38 mm. La deceleración brutal y los Pirelli Demon de serie ofrecen buen agarre y no hay rebote en la rueda trasera.

Llega la hora de la verdad: tres virajes rápidos, enlazados por las correspondientes rectas donde habrá que inclinar a fondo y acelerando. No hay sorpresas. El primer viraje, a izquierdas, algo complicado hace clavar los «avisadores» de los reposapiés a conciencia a lo largo de toda la trazada. Segunda a fondo, tercera y viraje rápido de derechas que hay que afinar al máximo para no pisar la raya blanca del exterior en el próximo tramo de recta. El cuentavuelts en 8.000 r.p.m., zona óptima de par. Salida del viraje, tercera a fondo, cuarta, aguantas gas y entras en un maravilloso viraje abierto de derechas, manteniendo gas, que te lleva a través de un amplísimo curvón hacia otra nueva curva, amplia y peraltada que une el viejo circuito, ya en subida, a izquierdas. Es esta una de las fre-

nadas más interesantes, donde podías calcular absolutamente todo con calculadora, con buenas referencias y, sobre todo, el «placer» de una trazada limpia con el aliciente de acelerar a fondo en el tramo de subida.

Hasta ahora, las suspensiones de la FZR 600 me han sorprendido. La horquilla se endurece en su recorrido final y la moto permanece manejable a pesar de la fuerte frenada. Atrás, un simple apoyo en el pedal de freno basta para «afinar» y no buscar en exceso el límite de los dos discos delanteros y el neumático.

La primera parte de la subida a la colina proporciona ya las primeras emociones. Después del viraje anterior, gas a fondo, tercera, la aguja en 10.500, cuarta, 11.000 r.p.m. y de golpe, cambio de rasante y viraje amplio a izquierda, sin trampas, que debes aprovechar al máximo y con la marcha adecuada para iniciar la subida hacia el «sacacorchos».

En este punto, es donde la FZR muestra sus dos caras y que al día siguiente tendría ocasión de comprobar por carretera. La ausencia de válvula de escape Exup, aun sin penalizar en exceso la respuesta a medio régimen, obliga a tener un poco de paciencia y esperar unos segundos de recuperación hasta que el motor vuelve a funcionar a plena carga.

Por debajo de 6.500 r.p.m., el FZR se comporta como un motor de carretera, alegre pero sin rabia. A partir de 7.500-8.000 r.p.m. empieza a responder con energía y sube como una exhalación rápidamente hasta pasados las 11.500 r.p.m. donde corta el encendido. El sistema Exup, como se ve en la FZR 1000, suavizaría el salto y proporcionaría una respuesta algo más abajo.

Para paliar en lo posible este «mini-hueco», el cambio de seis velocidades bien resuelto en su escalonamiento, aunque con una primera excesivamente corta para circuito y accionamiento algo duro, permite, ante cualquier indecisión, pasar a la marcha inferior y recuperar inmediatamente terreno, porque entonces la FZR acelera como un demonio.

Subida al «sacacorchos». Cambio de rasante en la mitad (no ves a quien tienes delante), y pones todas las marchas que se te ocurren para ganar velocidad en este tramo.

Percibes el final de la colina. Hay que lanzarse a la derecha y reducir y frenar en muy pocos metros. Acto seguido, la pista se desplaza totalmente a tu izquierda y se lanza inmediatamente, a la derecha, en bajada. La trazada interior, junto al arcén está to-

Yamaha FZR 600

talmente machacada, destrozada, arrugada... pero no hay más remedio que pasar por encima, porque a continuación viene lo peor...

«Un circuito de cross»

... Llegó a decir Sito Pons, antes de correrse este G. P., acerca de la parte que estamos narrando de este trazado. Y es que, por buena voluntad que se ponga, sólo hay que ver el video del G. P. y comprobar como hacían la bajada después del sacacorchos, Gardner, Lawson y Schwantz, para tener una ligerísima idea de lo que te puede es-

perar con una moto de calle, con neumáticos de calle, lanzado con el corazón encogido por un doble viraje en bajada, casi contraperaltado, con auténticos socavones, baches y asfalto arrancado por los gruesos neumáticos de los Fórmula americanos...

Lo apasionante de este circuito (al contrario que el Paul Ricard, por ejemplo) es que a pesar de sus trampas, llega a gustarte y no terminarías nunca de dar vueltas en él. Es su peculiar recorrido, el cambio de escenarios, las subidas y bajadas, las frenadas, las mil variantes de curvas y trazadas, que hacen que cada vuelta sea distinta, y te incite a mejorarla en la siguiente. Es un efecto precisamente contrario al que uno se espera.

Llegamos, después de la tre-

menda bajada, a la frenada para el penúltimo viraje antes de la recta. Otros 90 grados pero de curva fácil y muy rápida y que por el exterior da entrada a los boxes, igual que en Jerez. Una curva donde la FZR hizo trabajar a fondo las suspensiones, por-a fondo las suspensiones, por- que la trazada interior de la curva se halla justo en el fondo de la bajada.

Llegamos al último y más delicado tramo. Una breve recta para frenar a tope y viraje de 140° a la izquierda que da entrada a meta. Pero hay que verlo para creerlo. La frenada está llena de goma y hay que ir con tacto para no pasarse. Luego, en plena trazada rozando el arcén, para poder salir lo mejor posible en plena recta para acelerar cuanto antes, encuentras el as-

falto ondulado (!), como si fuera una plancha de Uralita... Obviamente hay que tener cuidado, además de peligrosamente estar el pavimento bacheado, lo que resulta difícil dominar la moto, no estaba imaginando nada de eso, sino que simplemente me preocupaba de cómo se podía dar un vistazo bueno a un asfalto que estaba es al margen como un «pero bueno», dirán algunos «vosotros no estábais corriendo un G. P. Si sólo probábaseis los motos ¡Menos mal! Contempláramos la treintena de pilotos, los probadores que en aquel momento llevábaros una FZR en pruebas. Y además, yo añado la suerte que me caí en el fondo del final de recta, con mucha arena por delante para aterrizar, aunque esa misma arena «asfaldora» estaba también... dentro de la pista, concretamente dentro de mi rueda delantera cuando me pasó un «pelin» de frenada por «culpa» de ese Anders Andersson, oficial Yamaha y un auténtico caballero que quiso motivarme, al igual que a otros, el ritmo a «otro» ritmo...

La recta no da tampoco descanso. Es demasiado corto como para relajarse ni un segundo, porque el cambio de ritmo hay que afrontarlo (ahora se llama «abierto»...) con cuidado, especialmente en la bajada de la frenada, llevando la FZR auténticas pinzas, apenas condicionado el manillar, un aperado el rasante, para inmediatamente con la moto al frenar todo lo que se puede, mientras se reduce a segundos. Pasarse no lleva más peligro que el tener que forzar la trayectoria, inclinar más y quizá perder la rueda delantera...

Conclusiones

No resulta fácil rodar en Laguna Seca, pero como dijo G. P. «me divierte muchísimo, pero no es nada seguro». Porque esconden en el fondo una importante conclusión: si la moto va bien, no te preocupes que el circuito acabará contigo...

En el caso de la FZR 600 el resultado fue muy claro, tanto para el piloto como para muchos de los espectadores allí estuvimos rodando. No es de extrañar que desde el día de irte de Laguna Seca desearas volver si la moto con la que has estado rondando no se hubiera adaptado al circuito y te permitiera (en nuestro caso) más que a un piloto experimentado «de circuito» rodar cómodo, dejándote el campo libre para concentrarte en el campo de la vuelta tras vuelta.

Así es

Motor. Derivada de las series FZR con cilindros inclinados 45° hacia delante, esta 600 utiliza sin embargo culatas de cuatro válvulas en lugar de cinco. Es la misma configuración que se utiliza en Japón para la FZR 400 aunque en este caso se dispone del sistema Exup de válvula de escape. Problemas de eficacia en la respiración, determinaron finalmente desechar la primera solución.

Las de admisión tiene un diámetro de 24 mm., mientras que las de escape son de 21 mm.

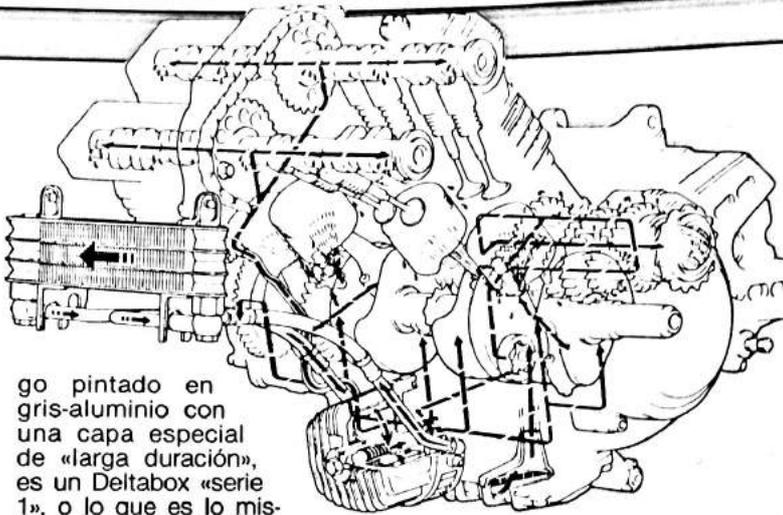
Como en algunas de las actuales 750 y 1000, se han montado pistones de falda muy corta, aros muy delgados (0,8 mm. de espesor para los dos superiores y 1,5 mm. para el de engrase), bielas muy largas de 123 mm. e inyectores de aceite al interior del pistón para lubricarlo.

Los cuatro carburadores Mikuni BDST 32 de compuerta semiplana van situados totalmente en vertical aspirando el aire a través de la gran caja del filtro que a su vez aspira únicamente aire fresco a través de los dos conductos (sistema FAI) que tienen su entrada en el frontal del carenado, encima del doble faro. Por ello, el depósito de combustible propiamente dicho va situado muy atrás y en posición muy baja, lo que hace necesaria la acción de una bomba de gasolina electrónica para asegurar el máximo caudal a los carburadores.

El cambio de seis velocidades utiliza, en los engranajes de la 5.ª y 6.ª, tetones especiales en ángulo para mejorar su acoplamiento y alargar su vida mecánica.

En cuanto al encendido, este es digital, controlado por un microcomputador que varía el calado del encendido de acuerdo con las r.p.m.

Chasis. Realizado en acero y lue-



go pintado en gris-aluminio con una capa especial de «larga duración», es un Deltabox «serie 1», o lo que es lo mismo, el diseño de los actuales FZR 750R y FZR 1000, en «U» abrazando el motor, pero con dos tirantes suplementarios formando una doble cuna. Así, ofrece la misma rigidez que los actuales FZR con motor suspendido. El basculante, de acero, es de sección rectangular, recto, sin la sofisticación de formas de sus hermanas mayores. La horquilla delantera utiliza barras de 38 mm. con 130 mm. de recorrido mientras que la suspensión trasera mantiene sistema monocross con único amortiguador del tipo De-Carbón a gas, regulable en pre-carga e hidráulico.

Frenos, ruedas. Yamaha ha rebajado costos espectacularmente con esta FZR 600 que, aunque

mantiene la imagen de la FZR 400R japonesa, sustituye el aluminio por acero en el chasis y las pinzas de doble pistón por otras, también efectivas, pero de dos pistones en cada disco delantero. Estos son de 298 mm. de diámetro, mientras que el posterior mide 245 mm., operado con una pinza de simple pistón. Pirelli acudió con todo un complejo montaje también a Laguna Seca, incluidos tres técnicos italianos, que estuvieron evaluando los Dart en medidas 110/170V17 delante y 130/70V18, que van montados de origen en la FZR 600 y que dieron, al menos en cuanto a agarre, tanto en piso bueno (la zona nueva del circuito) como en la parte bacheada un excelente agarre, con tendencia a deslizarse ya muy al final de la banda útil, pero de forma controlada. No deja de ser un buen signo el que los japoneses hayan finalmente cedido y otorgado a los mejores fabricantes de neumáticos su confianza para equipar sus mejores motos de asfalto.





En este camión de Yamaha-USA cabe todo. Nota anecdótica, la colección de matriculas en el parachoques delantero. La carretera del Carmel Valley (G-16), bonita y revirada, pero no apta para una superdeportiva de peso medio. Habrá que esperar a tenerla en Europa.



De no ser por el escape silenciado, y el límite, noble, pero lógico de unos neumáticos de carretera que al final de la prueba deslizaban más de lo deseable, aunque siempre bajo control, puedes llegar a olvidarte de que lo que están llevando es una moto con faro y matrícula.

El aprobado fue unánime en circuito, aunque hubo algunos puntos de disidencia a la hora de enjuiciar las suspensiones, principalmente debido a los distintos tipos de pilotaje y pesos de los pilotos, además de un cambio algo más duro de lo deseable, por lo menos en la moto que me fue asignada.

Al día siguiente, por carretera, con límite de velocidad y carreteras de mal asfalto y mucha piedra suelta, la FZR 600 mostró su «segundo corazón», que permite rodar por debajo de 7.000/6.500 r.p.m. con absoluta suavidad, buena progresividad, a ritmo de «juicio y cárcel» en California y cualquier otro Estado. Su manejabilidad, agilidad para rectificar en plena trazada y la buena frenada, junto con una aerodinámica muy buena que permite ir por «encima» de la cúpula sin recibir un excesivo impacto del aire, dejan entrever una seria competidora en esta categoría.

Su aspecto y condición racing no comprometen sin embargo sus posibilidades ruterías, y ahí es donde la FZR puede jugar su gran papel en la comparativa que ya todos estamos deseando programar para el próximo año. Sería interesante ver si el aumento de potencia de las motos de la competencia, podrían eclipsar a este moto que ha nacido directamente de la experiencia en las carreras y para la categoría más competitiva y vendida del mundo, la F-3 japonesa.

Claudio BOE
Fotos: Kel EDGE/C.