



**En directo  
desde  
Japón**

**Yamaha FZR 750 R «OWO1»**

**Toma de contacto**

# **Una moto de fábrica**



La moda se ha impuesto. Tras la RC 30, todos los fabricantes japoneses se han apresurado a presentar sus versiones de las motos oficiales de resistencia y superbikes. La OWO1 de Yamaha ya está lista para rodar. Ha sido la primera en responder al desafío de la RC 30.





**A**NTE las narices de Yamaha, tuvo que ser el mayor constructor del mundo (Honda) quien descubriera el nuevo concepto: la venta libre de la copia de una moto de fábrica, campeona de Resistencia. La RC 30 produjo el efecto de una bomba. La prensa y el público aplaudieron aquella realización de un viejo sueño. Pero como no hay dos sin tres, Yamaha aparece un año y medio más tarde en el escenario de este nuevo filón (la «guerra» de las superbikes) con un nombre que suena como el de una máquina de guerra: OWO1.

La materialización de esta nueva categoría fue posible gracias a la confluencia de dos factores. Por una parte, el gusto exacerbado de los motards del mundo entero por las motos recers-réplicas, y por otro, la disminución de las inversiones en los departamentos de carreras. En efecto, las motos oficiales, aunque rentabilizadas de sobras por los sponsors, no aportan más que imagen de marca.

Pero creando unas motos muy parecidas, pero de menor costo, los japoneses logran economizar el doble. El departamento de ventas aumenta sus beneficios, y el departamento de carreras disminuye sus gastos y rentabiliza su centro de investigación y desarrollo. El resultado es sorprendente. Los motards pueden com-



prar la moto de sus sueños, los pilotos privados se benefician de unos gastos menores y el fabricante gana dinero y prestigio. La RC 30 fue comercializada, para abrir el mercado, mucho más barata de lo que debía haber costado. Un éxito comercial más de los japoneses. Ahora el Campeonato del Mundo de Superbikes se convierte en una supercategoría y sin ninguna duda ha sido el elemento definitivo para que Yamaha tomase la decisión de crear su propia «estrella».

«Un sueño realizado», dicen los ingenieros de Yamaha, y para ello no se han escatimado esfuerzos. Todos los detalles técnicos de «la bestia» han sido ya publicados, antes de que esta moto apareciera en escena, por mis compañeros (ver MOTOCICLISMO n.º 1.081), así que resumamos sus principales atractivos mecánicos.

El objetivo de este motor es

¿Un lobo con piel de cordero? En apariencia, la FZR 750 R, alias OWO1 muestra una apariencia racing, pero con un toque de moto civilizada. El mimetismo con toda la gama es total y cuesta distinguirla de una FZR 600, o una FZR 1000. El escape EXUP delata que se trata de una 750 «especial».

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

*motos clásicas*

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



conseguir más r.p.m., mejor rendimiento de la admisión y del escape, menos rozamientos, más compacidad. Los medios: cuatro cilindros, supercuadrado (72 x 46 mm.) que permite 5 válvulas más grandes (+2 mm. admisión; +1,5 mm. escape), cilindros menos inclinados (-5° con respecto a la FZR 750), pistones de dos aros, bielas en aleación de titanio, cigüeñal pequeño y ligero.

La admisión se realiza a través de entrada de aire directa (F.A.I.) «de verdad» y cuatro carburadores de 38 mm. de compuerta plana. En cuanto a la admisión, el sistema EXUP es por mariposa en cada tubo, y en lo referente a la transmisión, encontramos una caja de seis velocidades de relación racing, con embrague reforzado. Para la refrigeración, radiador de aceite y agua.

La parte ciclo también es YZF réplica. El chasis Deltabox es nuevo (más ancho y con el mo-

## Yamaha FZR 750 R «OWO1»

tor anclado por las culatas) y basculante reforzado. Para las suspensiones, Ohlins suministra el amortiguador posterior, similar al de la YZ 250. La horquilla de 43 mm. regulable en hidráulico y muelle, posee un ángulo de 24,5°, inferior al de la anterior FZR. La distancia entre ejes se reduce así de golpe en 20 mm.

En cuanto a las ruedas, igualdad para ambas, con 17" de diámetro y de llanta muy ancha (3,5 delante y 5,5 detrás) que montan Michelin radiales. La rueda posterior lleva un sistema de desmontaje rápido similar al que se utilizaba en resistencia.

Non plus ultra en materia de frenado. Pinzas Nissin de cuatro pistones sobre discos flotantes de 320 mm. delante y doble pistón sobre disco de 240 mm. detrás. Terminamos el repaso con el depósito, equipado ya de serie con la abertura preparada para la válvula de llenado rápido y la de descompresión. Técnicamente, la OWO1 es prácticamente una YZF réplica y posee todo el potencial para ser campeona del mundo de Superbikes.

La YZF fue indiscutiblemente la moto más bella en el paddock de las Ocho Horas de Suzuka. La réplica OWO1 hereda también su belleza. Se siente el «hecho a mano» de estas motos viéndolas de cerca, y su terminación es notable. De las 1.000 unidades previstas para el mercado mundial (500 para el Japón), sólo han sido construidas hasta ahora muy pocas, y sólo cuatro ejemplares estaban disponibles para los 25 periodistas convocados y con ganas de guerra... La prueba se iba a desarrollar en Fukuroi, la pista privada de Yamaha y que posee todas las clases de curvas imaginables para poder probar las motos. La posición de pilotaje inspira confianza. El triángulo reposapiés, asiento, manillar es razonable y fuerza menos la postura sobre los manillares que la RC 30. Esta posición más ortodoxa que en la Honda revela el comportamiento de la OWO1.

En seguida uno se da cuenta que la Yamaha es bien diferente de la RC 30. Con sus 175 kg. en seco repartidos en un 51 por ciento en la parte posterior, la OWO1 se muestra ligera y manejable con un comportamiento muy neutro. Si la RC 30 dictaba un tipo de pilotaje que favorece la fase de aceleración, su geometría le perjudicaba en la frenada, donde la transferencia de masas es importante en la parte delantera.

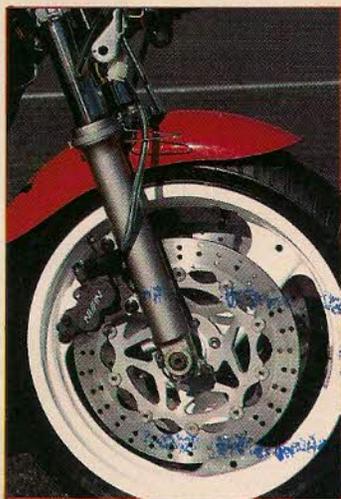
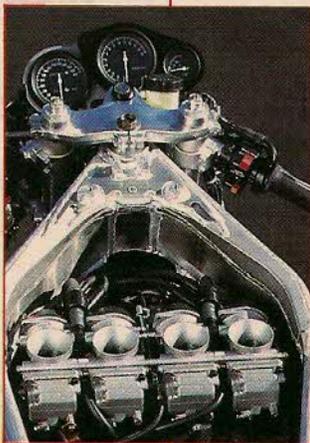
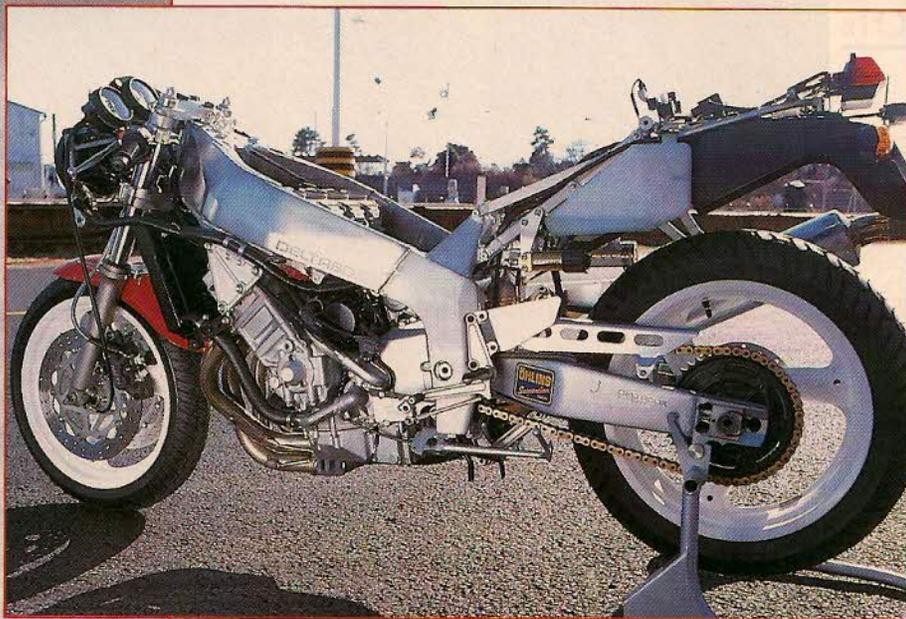
La dirección de la RC 30 se



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

motos clasicas

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



Neutra y muy ágil en la pista, la OW01 es totalmente opuesta a la RC 30. El auténtico chasis Deltabox de aluminio, el depósito preparado para recibir los tapones de llenado rápido, la batería de cuatro Mikuni de 38 mm. con entrada directa de aire, el nuevo motor con los cilindros a 40°, o las eficaces pinzas Nissin de cuatro pistones, no dejan lugar a dudas de que se trata de una auténtica copia de la YZF vencedora en Suzuka en las Ocho Horas.

vuelve dura y la parte trasera pierde adherencia, y además es subviradora y no permite improvisaciones a la hora de escoger una trayectoria. La frenada en los ángulos es delicada también...

La OW01 es bastante más fácil de pilotar y más neutra. No da sorpresas, su precisión en la entrada de las curvas es excelente (sin tener la finura de RC 30). La fase de detención es perfecta. La frenada es sensacional, con una potencia y sobre todo un «feeling» notables. Ayudada por una horquilla bien amortizada, la frenada en el ángulo es un juego y la entrada en la curva se hace sin temores.

La OW01 perdona los errores y los cambios de trayectoria. Da seguridad y resulta eficaz. Sobre el ángulo, permanece neutra, y la distancia libre al suelo, excepcional (superior a la RC 30). El reverso de la medalla de una geometría que favorece la entrada de los virajes es la fase de aceleración, que se muestra más delicada. A pesar de un motor superelástico, la adherencia de la rueda posterior (o al menos su «feeling») queda filtrada o al menos poco sensible. Por ello, el límite del «grip» es difícil de sentir y la apertura del gas necesita mucho tacto. Aquí nos damos cuenta del punto fuerte de la competencia de la rueda posterior, totalmente controlable en el puño.

Esta falta de sensación de tracción me valió una brutal derrapada del neumático radial (normalmente muy progresivo) en plena curva, totalmente imprevisible. Es verdad que el amortiguador estaba reglado demasiado blando para mi peso y seguramente endureciéndolo, el fenómeno se hubiera corregido. Pero sin embargo, todos los periodistas (de peso medio 55 kg. —eran japoneses—) notaron también esta característica. Desde luego me reservaría el afirmar que la tendencia actual dicta que las motos potentes sean pilotadas a lo «Spencer» para que puedan ser eficaces. Por desgracia no pude comparar la RC 30 en las mismas condiciones, pero se puede afirmar que la OW01 es muy, muy rápida.

Su motor es un logro absoluto, y su elasticidad y respuesta desde el régimen más bajo, además de la subida de régimen soberbia la hacen tan fácil de llevar como una moto de calle. Subiendo a 14.000 r.p.m. en las marchas intermedias y fácilmente hasta las 12.800 r.p.m. en 6.ª a pesar de un fuerte viento de costado (es decir, a 200 r.p.m. de la línea roja y a 270 km/h. de velocímetro), la OW01 en versión estándar,

## Yamaha FZR 750 R «OWO1»

dar de 120 CV. es al menos tan rápida como la RC 30. La suavidad y progresividad (EXUP) en la aceleración, filtra las sensaciones todavía más, gracias a un fantástico cambio del que te olvidas totalmente.

Toda la experiencia de la YZF se encuentra en la OWO1 y no hay duda de que juega la eficacia dentro de la facilidad. Pero media hora sobre aquel circuito pasa muy rápidamente, especialmente sobre la OWO1. El tiempo justo de sentir sus características y de entrever su potencial. La OWO1 está hecha como una moto de carreras. Motor, frenada, comportamiento en la pista, todo está equilibrado para una eficacia máxima sobre todos los circuitos y para todos los pilotos.

Llegamos a las conclusiones. Los 500 compradores de la OWO1 se repartirán entre pilotos y afortunados motards. Para estos últimos, la Yamaha (falta por ver la GSX-R/R y la ZXR) es sin discusión más apta para una conducción rutera, por su motor adaptable y la posición de pilotaje, que la RC 30. Los pilotos se preguntan, sin embargo, cuál será el arma definitiva para el '89. En condiciones estándar, la Honda y la Yamaha presentan cada una de ellas sus propias características: precisión, par, motricidad para la primera, y elasticidad, facilidad de pilotaje para la segunda. La diferencia puede que se produzca con el kit de carreras.

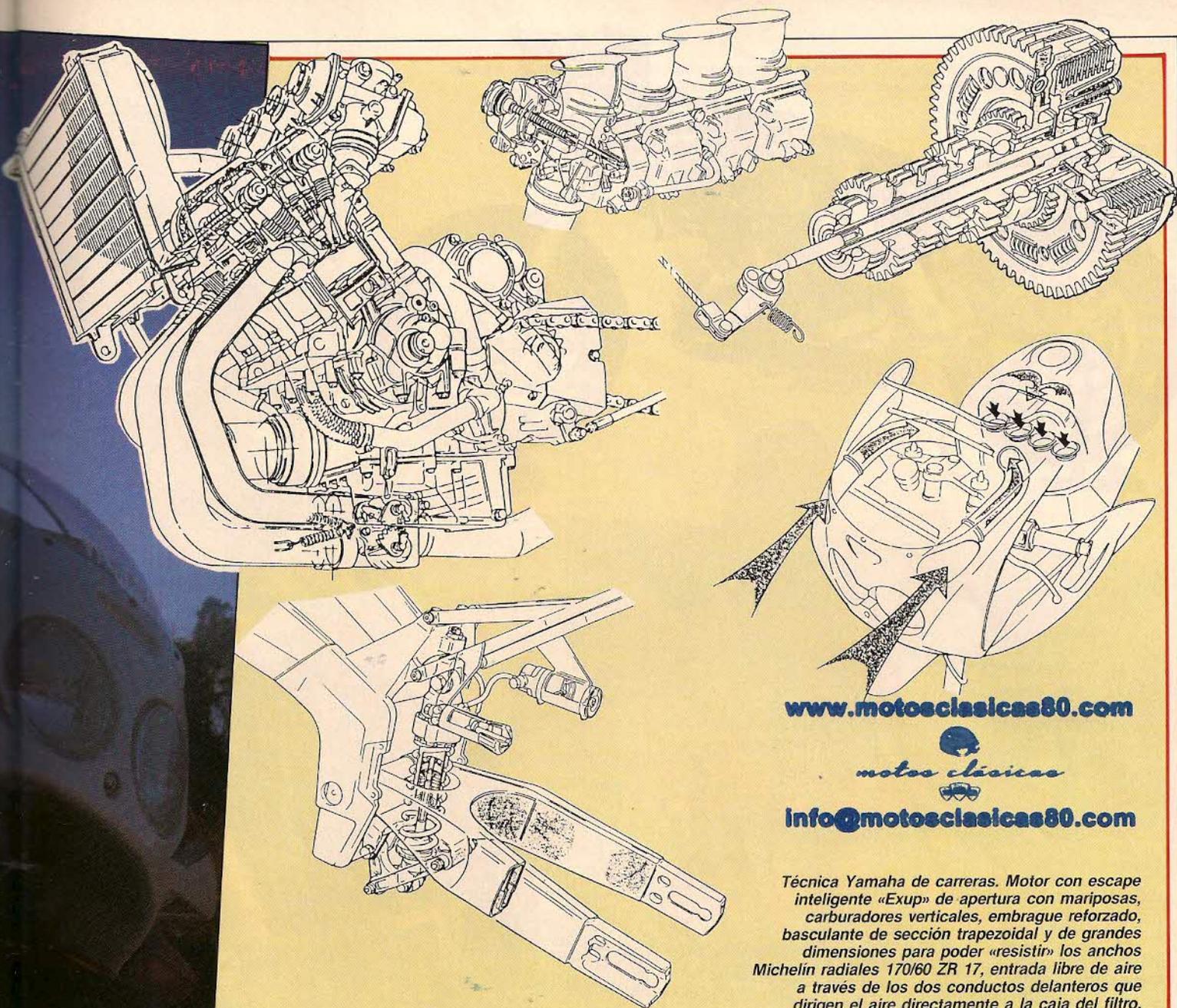
El de la OWO1 se resume en un encendido electrónico, un escape y pistones que ofrecen, según Yamaha, 135 CV.

El kit de la Honda es más com-

### Ficha técnica

**Motor:** 4 cilindros, 4 tiempos, refrigerado por agua. DOHC, 5 válvulas por cilindro.  
**Cilindrada:** 749 c.c. (72 x 46 mm).  
**Relación de compresión:** 11,4:1.  
**Potencia:** 125 CV.  
**Carburador:** 4 Mikuni BDST 38.  
**Embrague:** Multidisco en baño de aceite.  
**Cambio:** 6 velocidades.  
**Encendido:** TCI (digital).  
**Chasis:** Deltabox en aluminio.  
**Suspensión delantera:** Horquilla telehidráulica 43 mm.  
**Reconido:** 130 mm.  
**Suspensión trasera:** Monocross, amortiguador Ohlins a gas.  
**Reconido:** 70 mm.  
**Frenos:** 2 discos 320 mm, delante, 1 disco 210 mm, detrás.  
**Neumáticos:** 120/70 ZR 17 delante (radial), 170/60 ZR 17 detrás (radial).  
**Longitud máxima:** 2.100 mm.  
**Anchura máxima:** 670 mm.  
**Altura máxima:** 1.135 mm.  
**Altura asiento:** 785 mm.  
**Distancia ejes:** 1.445 mm.  
**Peso en seco:** 174 kg.  
**Depósito:** 20 litros.





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



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

*Técnica Yamaha de carreras. Motor con escape inteligente «Exup» de apertura con mariposas, carburadores verticales, embrague reforzado, basculante de sección trapezoidal y de grandes dimensiones para poder «resistir» los anchos Michelin radiales 170/60 ZR 17, entrada libre de aire a través de los dos conductos delanteros que dirigen el aire directamente a la caja del filtro.*



pleto, y si su eficacia fue más que discutible a principio de temporada, la experiencia de un año de carreras les da una gran ventaja. Pero los ingenieros de Yamaha han prometido mejorar la OWO1 a lo largo de la temporada. Como herramienta de trabajo para las carreras, la RC 30 exige un estilo de pilotaje depurado para poder exprimirla al máximo. La OWO1, puede dejarse en manos de cualquiera. Sea quien sea el piloto, una Yamaha irá muy, muy rápida.

Y la prueba es que aunque una vez haya sido un australiano (Doohan, Magee, Dowson), otra un japonés (Machii) o incluso un americano (Rainey) el que haya estado pilotándola, la YZF siempre ha demostrado su potencial... □

**Franck Le BOUCHER**  
Fotos: Conny STEIMER