

**Ter**  
**CONTACTO**

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

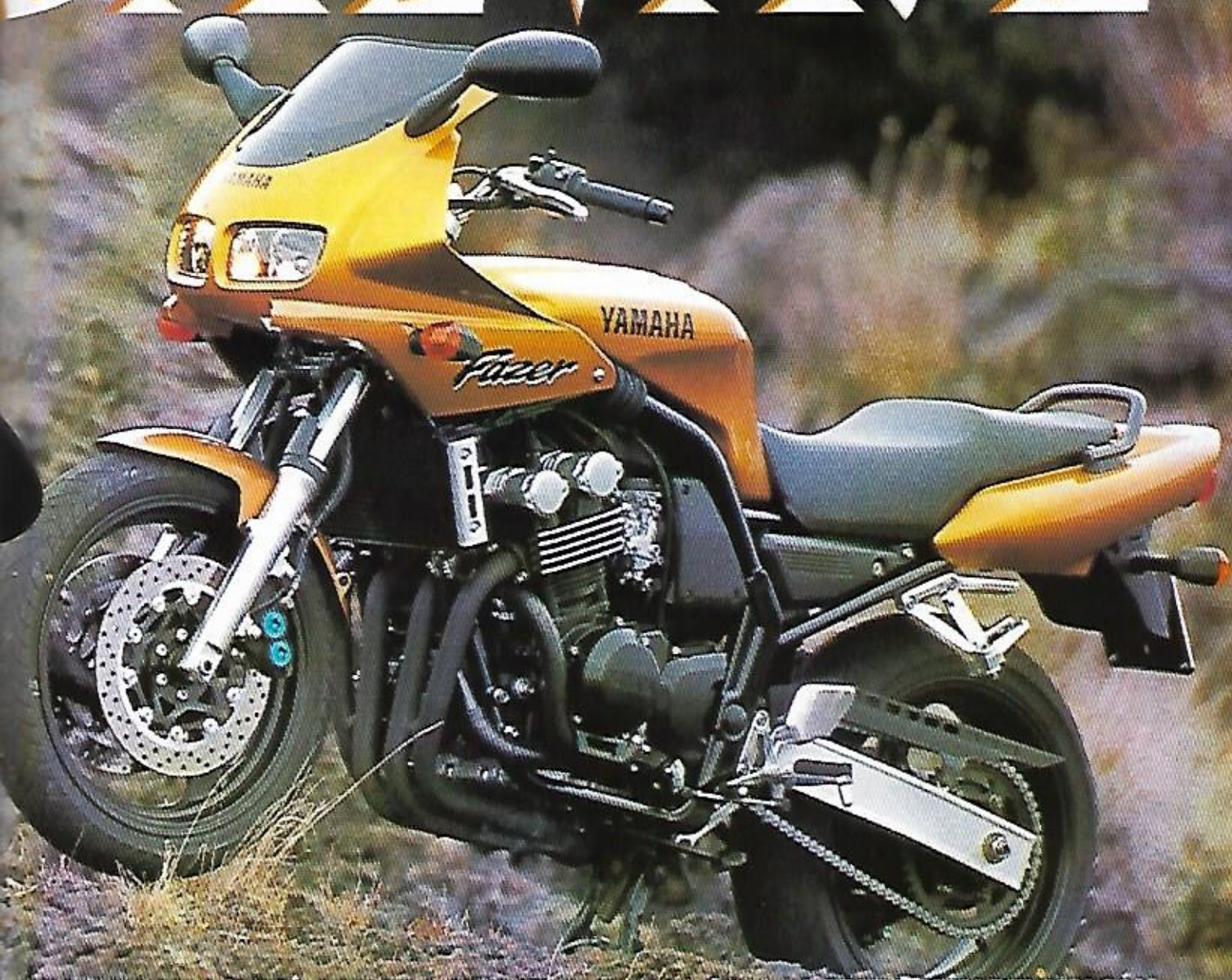
*motos clasicas*

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

## YAMAHA FZS 600 FAZER



# Algo SALVAJE



**YAMAHA NOS LLEVÓ A LA ISLA DE SICILIA, DONDE, BAJO LA EBULLICIÓN DEL VOLCÁN ETNA, DESCUBRIMOS LAS POSIBILIDADES Y GRAN POTENCIAL DE LA NUEVA FAZER. ALGO SALVAJE.**

Texto: Alex Medina  
Fotos: Francesco Montero

www.motosclasicas80.com

motos clasicas

info@motosclasicas80.com

*La Fazer es una  
polivalente 600 que  
combina la vertiente  
deportiva de la  
Thundercat con el  
sentido práctico de  
la Diversion*

Cuando colocábamos la nueva Fazer sobre las rocas volcánicas que hay en las inmediaciones del Étno, un volcán que sigue manteniéndose en actividad constante, y miraba el cráter situado a más de 3.400 metros de altura, del que salía una permanente cortina de humo, el contraste era sorprendente.

Por una parte, la Fazer, que en su versión amarilla dorada destacaba poderosamente sobre la negra lava y, por la otra, si levantaba la vista, una enorme montaña blanca y nevada en cuyo interior se desarrolla una agresiva y ardiente actividad.

El lado salvaje de la naturaleza coincide con ese "algo salvaje" que tiene la nueva máquina de Iwata: la Fazer.

Yamaha ha querido y sabido unificar en esta nueva sport de cilindrada media el concepto de una moto que será una buena utilitaria, al estilo de la Diversion, pero en cuyo interior hay "algo salvaje" que descubrimos por las carreteras de Sicilia.

La fórmula es sencilla y eficaz. Bastante de nuevo diseño de tubos redondos, se carenado con una doble óptica agresiva, elegante, motor de la Thundercat, buenos frenos y suspensiones desarrolladas por ese doble juego.

La Fazer costará alrededor de 1.100.000 ptas., un precio que se coloca entre la Diversion y la "Thunder", y de saber satisfacer al usuario que quiere una moto para uso diario pero sin dejar de disfrutar de las sensaciones de una deportiva, y creo que en Yamaha han sabido encontrar la fórmula para conseguirlo.

## Así es

En la deportiva Thundercat, el tetracilíndrico en línea con refrigeración líquida, 16 válvulas y doble árbol de levas se instala en un ya clásico bastidor tipo Delta. Para la Fazer se ha construido un bastidor de tubos en forma de doble cuna compacta, mucho más económico que el de la "Thunder", que nada tiene que ver con la Diversion y que ha permitido a técnicos de Yamaha posicionar el bloque motor con 10 grados menos de inclinación. En la Thundercat, el ángulo de inclinación hacia delante es de 35° y en la Fazer, 25°.

Los tubos superiores sobre los que aloja el depósito de combustible -18 litros de capacidad- están muy distanciados en





bajo el asiento extraíble, hay un muy generoso espacio para guardar un anti-blo.

Con el cambio de colocación del bloque motor se consigue ubicar el centro de gravedad a poca altura, y la verdad es que se sorprendió gratamente el tacto de la moto en carreteras muy variadas.

Se mostró como una moto muy compacta, fácil de conducir, manejable y equilibrada, con una estabilidad superior a la de la Thundercat y una posición de conducción más confortable que en la Thundercat.

Sobre el motor se ha trabajado para disponer de más plenitud a altas vueltas, y de esta forma moverse con facilidad entre el tráfico urbano.

Conserva las medidas internas del Thunder"-62.0 x 49.6 mm.- y la culata también se ha adaptado a la inclinación de los carburadores de 33 mm.-de 28 en la Fazer y de 36 en la Thunder"-, con sensor de posición en el puño del acelerador que trabaja conjuntamente con el encendido digitalizado.

Los pistones forjados tipo competición son muy ligeros, y los cilindros incorporan cada día más asentado recubrimiento cerámico. La caja de cambio de 6 velocidades también es una réplica de la Thundercat.

El escape 4-2-1 monta colectores de 35 mm. de diámetro y un atractivo silencioso de acero inoxidable.

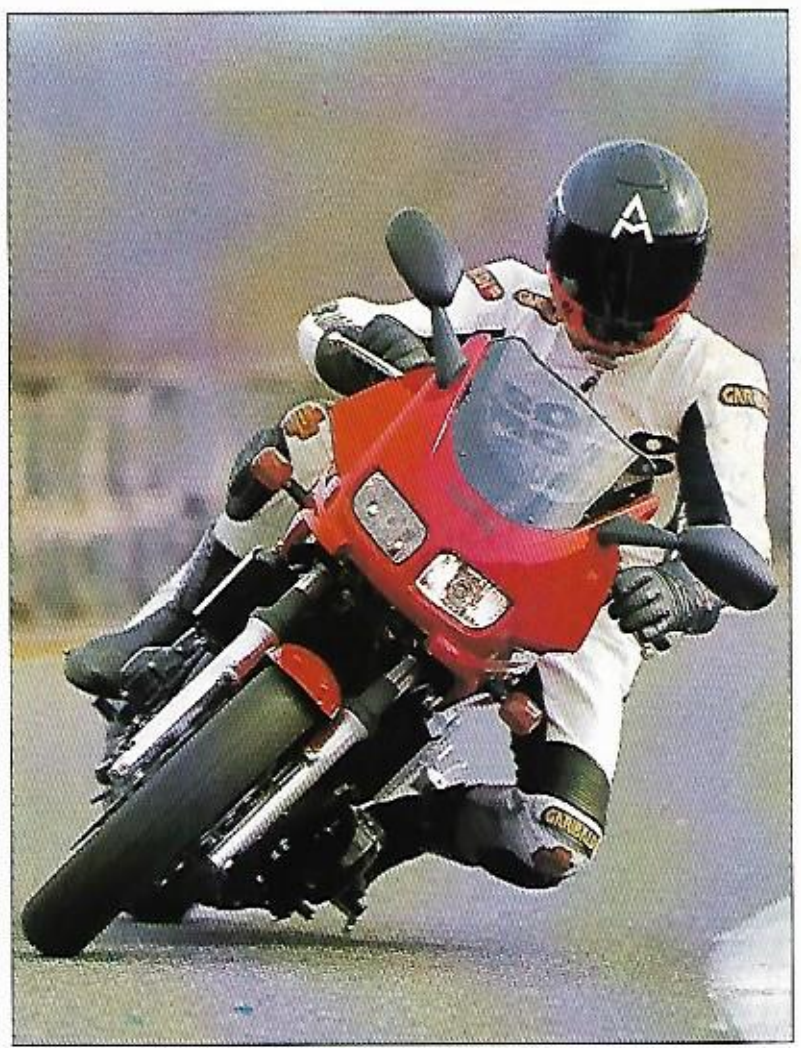
Con unas racionales medidas y una corta distancia entre ejes, en comparación con la Thundercat -1.420 mm.-, la Fazer tiene una altura de asiento a medio camino entre la Thundercat y la Diversion -790 mm. frente a los 810 mm. de la "Thunder" y 770 mm. de la Diversion-. Es una moto muy manejable tanto en marcha como al maniobrar en parado.

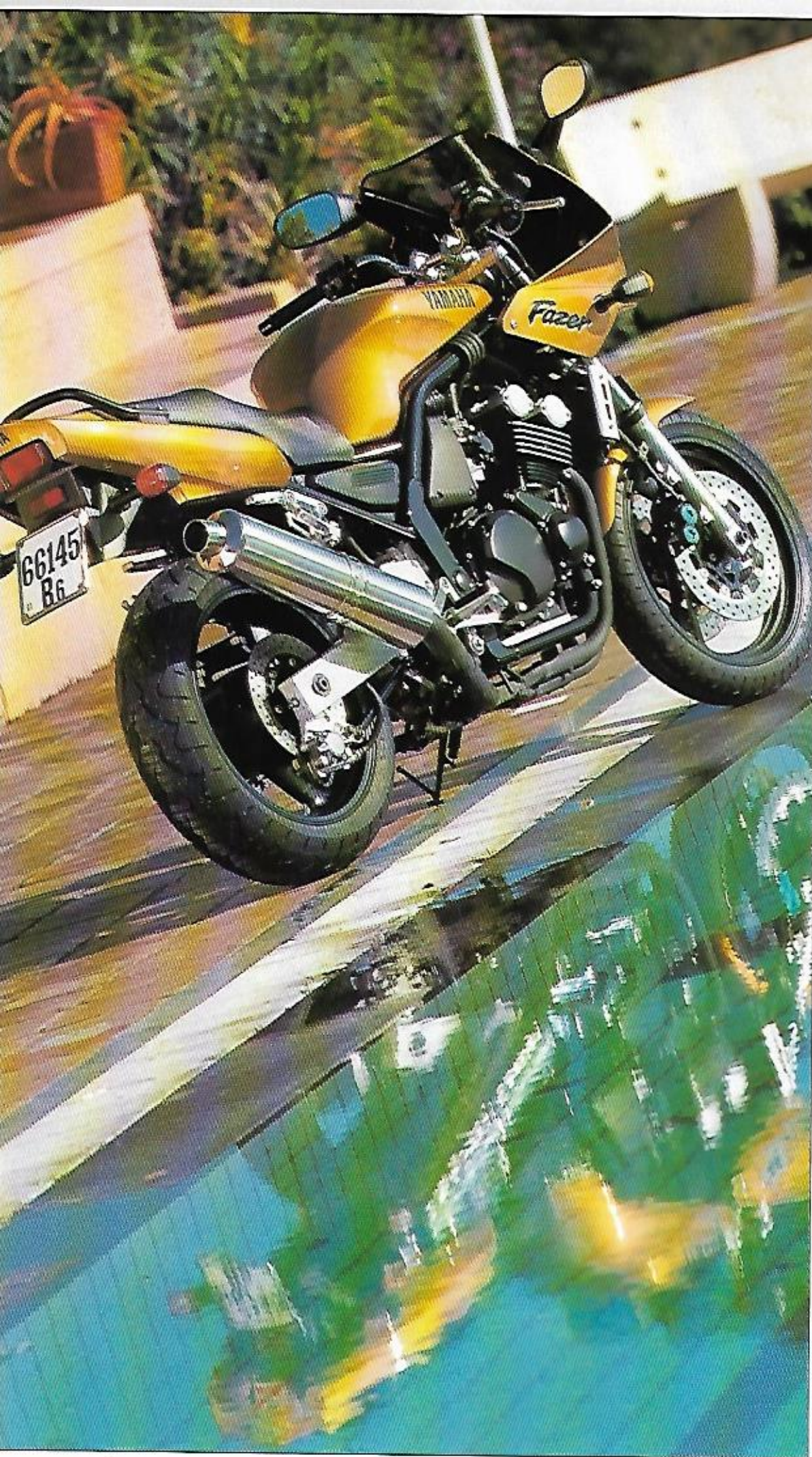
La Thundercat y la Diversion comparten ángulo de dirección y avance -25° y 97 mm.-, pero la Fazer busca una agilidad superior con 24 grados y 88 mm.

La suspensión delantera es una horquilla convencional con barras de 41 mm. sin regulación, cuyo comportamiento por las carreteras de diferente piso que hay en Sicilia me gustó especialmente. Detrás, el amortiguador trasero regulable en muelle se ha montado sobre un espectacular basculante de sección rectangular de aluminio.

Buscando ante todo agilidad y facilidad de conducción, la rueda delantera es más estrecha que en la Thundercat, con un 110-70/17 en lugar del 120-60, y detrás se conserva un 160-60/17. Originalmente se montan unos Bridgestone Batlax BT 57.

***Se anuncian 95 CV a 11.500 rpm. para su brioso motor, capaz de unos 240 km/h. El peso estará en 189 kg.***





En la frenada, dos discos de 215 mm. delante con pinzas monobloque como en la R-1, y uno simple detrás de 245 mm. Delante, la frenada es imparable. Tiene un tacto un poquito duro pero es realmente contundente...

## DE TODO UN POCO

La Fazer parece querer recuperar el estilo de las superbikes de los 80, aunque sus líneas son lógicamente más esportivas, y estéticamente se ve dominada por el semicarenado. Recuerda vagamente a las primeras FZ 750 con semicarenado.

El frontal está marcado por la agresiva y "ajaponesada" doble óptica; el depósito de combustible tiene un corte deportivo que encaja con el asiento de dos niveles y armoniza con la elegante cola, sobre la que se ha situado un asiento para el pasajero.

El manillar, algo elevado, y el depósito de combustible, con unas estudiadas hendiduras en los laterales que protegen las rodillas del viento junto con el semicarenado, otorgan a la Fazer una buena protección especialmente apreciada en las largas distancias. En este sentido se ha respetado la triangulación de la posición de conducción del manillar-siento-estribas de la Diversión, es decir, una posición muy natural y relajada.

La perspectiva que se observa desde el puesto de mandos es buena.

Me gustó lo bien resueltos que están los soportes del carenado, que quedan bastante disimulados, la maneta de freno regulable en 4 posiciones, el cuadro de instrumentos de lectura clara y con indicador del nivel de combustible muy a la vista, el cuentakilómetros total y parcial -trip- digital, la buena visibilidad a través de los retrovisores, la facilidad con que se coloca sobre el caballete central -también lleva pata de cabra lateral-, los ganchos de la cola para colocar pulpos y el hueco que ésta tiene, donde hay un completo kit de herramientas.

Noté a falta de un reloj digital y acabé un poco harto de arrastrar los avisadores de los estribos por el rugoso asfalto de Sicilia, porque los avisadores son excesivamente largos...

## BAJO EL VOLCÁN

La gente de Yamaha-Italia nos trazó una ruta bajo el Etna, que se componía de carreteras bastante revirada y con el piso muy castigado por los caprichos de la naturaleza...

El Etna sigue activo, y los destrozos de la actividad volcánica a lo largo del tiempo obligan a los sicilianos a ir parcheando o cambiando tramos de asfalto continuamente, por donde la Fazer se portó muy honestamente...

La Fazer es una moto de talla universal, con la altura asiento válida para un amplio espectro de conductores.

La suavidad de sus mandos, y espe-



Fazer hereda el motor de la deportiva Thundercat, debidamente maquillado a tus ojos y "civilizado" con carburadores de 33 mm. con TPS en lugar de los de 36 mm., con lo que "pierde" 5 CV respecto aquella.

mente de la palanca de cambio, es sencilla, y al girar el puño del acelerador, el motor no parece ser excesivamente agresivo.

Por debajo de las 5.500-6.000 vuel-

tas encontramos un tacto suave, casi inocente, y ahí donde nos encontramos una conducción urbana o ciudad.

El bajo centro de gravedad, la ausencia de

una posición de conducción muy natural y un peso contenido -creo que situará sobre los 200 kg. en nuestra escala- nos muestran una vertiente de Fazer como moto civilizada y multiusos que soluciona el problema del transporte y uso diario.

Pero por encima de las 6.000 vueltas tenemos un motor más agresivo y divertido.

No tiene, a lo largo de su camino entre las 6.000 y 11.500 vueltas, que

donde

Yamaha anuncia

los 95 CV, nin-

te tirón ni pota-

de aquéllas

te llaman la

atención, pero

la leve insua-

lidad me avisó de

que allí, a partir

de las 5.500-

1.000 vueltas, la

Fazer descubre

un "lado oscuro",

que sube de

potencia muy rápi-

damente, notas

como busca la parte alta del cuenta-

tiempos y en sólo unas décimas de segun-

das pasas de una "Diversion mejorada"

a una "Thundercat civilizada". Y digo

civilizada a nivel de posición de conec-

ción, de confort, pero ojo con la

Fazer, porque con ella se puede hacer

un buen trabajo en carreteras tan reviradas como las de Sicilia.

Es más cómodo atacar puertos de montaña de bueno o dudoso asfalto con las manos ligeramente elevadas y el tra-

sero bien encajado en un asiento de dos niveles, que sobre una superdeportiva.

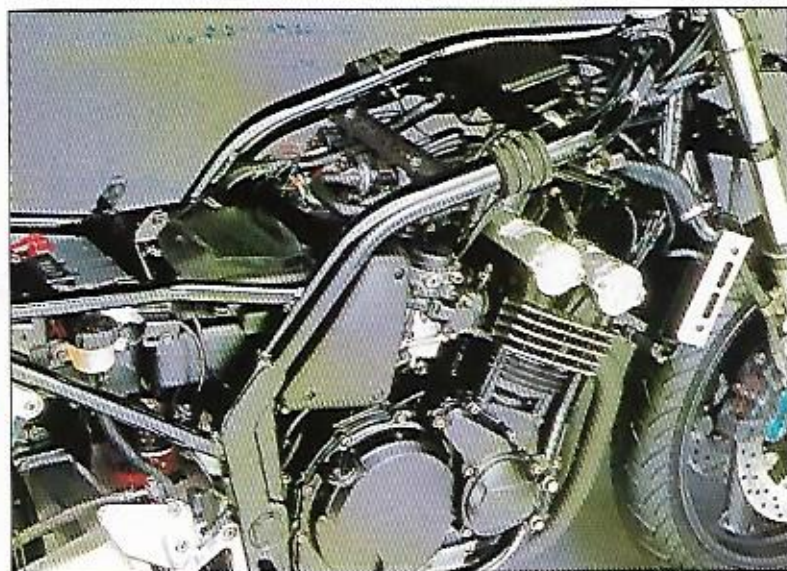
Es más cómodo y tal vez más divertido pelearse con el rugoso asfalto de Sicilia con una Fazer que con una Diversion, a la que le falta "chicha", y tal vez sea más eficaz la constitución de una Fazer que la de una Thundercat. Me explico.

En la Fazer se ha conseguido una geometría de dirección que la hace muy ágil y, además, la horquilla delantera, pese a que no tiene opciones para ser regulada, me convenció con un tarado un poquito blando pero progresivo y que recuperaba muy bien después de meterse en algún que otro "agujero".

La Fazer se mantiene siempre sobre raíles, a pesar de que el amortiguador trasero es bastante básico y mantenerse sobre raíles quiere decir diversión y seguridad.

No era Sicilia el lugar más apropiado para verificar la velocidad máxima de la Fazer, pero sí que pude ponerme a 220 km/hora a unas 11.000 rpm., es decir, que le quedaban unas 1.500 rpm., con lo que deduzco que se podrán alcanzar los 240 km/hora de marcador -no reales-.

Un promedio de 180 km/hora a



El nuevo chasis es más deportivo que en la Thundercat y Diversion, una estructura en forma de doble cuna cerrada completa por cada lado. La inclinación del bloque motor se ha reducido 10° para adaptarse al nuevo bastidor.



El semicarenado nos muestra una moto agresiva con los faros rasgados y ofrece una buena protección. El manillar está ligeramente elevado.



Discos de 298 mm. con pinzas "monoblock" heredados de la R1. La llanta de 17 equipa un neumático de 110, lo que hace a la moto muy ágil.

9.000 rpm., con una buena protección y el confort que emana la Fazer, me hizo pensar que será una buena rutera, cosa que descubriremos cuando dispongamos de nuestra propia unidad de pruebas.

La cabeza, los hombros protegidos por el carenado y las rodillas en las hendiduras del depósito de combustible son una buena protección para las largas distancias.

La Fazer invita a buscar los límites, no tiene una explosiva respuesta de motor, pero casi, y sí un talante abierto a un gran sector de público que degustará lo que es una deportiva no radical, con el tacto cercano a la Thundercat, pero con la comodidad de la Diversion.

A nuestro país llegará sobre el mes de marzo en las 3 versiones, rojo, amarillo o negro, y su precio se situará sobre 1.100.000 ptas.



El instrumental es completo y de fácil lectura. Destaca el nivel de combustible y el tripmaster en una pequeña pantalla digital.



El basculante de aluminio es de gruesa sección rectangular. El disco es de 245 mm. con pinza de dos pistones y tirante de reacción.

#### FICHA TÉCNICA

|                  |                                              |
|------------------|----------------------------------------------|
| Motor tipo       | 4 cil. 4T LC DOHC 16V                        |
| Diám. x corr.    | 62,0 x 49,6 mm. x 4                          |
| Glándula         | 599 c.c.                                     |
| Potencia máxima  | 95 CV a 11.500 rpm                           |
| Por máximo       | 6,2 kgm a 9.500 rpm                          |
| Alimentación     | 4 carburadores BSR 33 mm.                    |
| Arranque         | Motor eléctrico                              |
| Encendido        | Electrónico digital CDI                      |
| Embrague         | Multidisco en baño de aceite                 |
| Caja cambios     | 6 velocidades                                |
| Trans. secund.   | Cadena sellada                               |
| Tipo chasis      | Doble cuna cerrada en tubo acero redondo     |
| Geometría direc. | 24° y 38 mm.                                 |
| Basculante       | Aluminio en sección rectangular              |
| Sus. delantera   | Horquilla telescópica con barras de 41 mm.   |
| Sus. posterior   | Sistema progresivo con monoamortiguador      |
| Freno delant.    | 2 discos 298 mm. pinzas 4 pistones           |
| Freno trasero    | 1 disco 245 mm. pinzas 2 pistones            |
| Neumáticos       | 110/60 ZR17 y 190/60 ZR17. Bridgestone BT 57 |
| Largo total      | 2.080 mm.                                    |
| Distancia ejes   | 1.415 mm.                                    |
| Altura asiento   | 790 mm.                                      |
| Peso vacío       | 189 kg.                                      |
| Dep. gasolina    | 18 litros                                    |
| Garantía oficial | 2 años                                       |
| Importador       | Yamaha Motor España, 93-860 29 00            |