



Prueba

Presentación Yamaha SZR 660

Herencia de carreras

Pasar del circuito a la calle parece una actividad reservada exclusivamente para deportivos de alto rango, pero como demuestra esta nueva Yamaha SZR 660, también es posible en una moto diseñada para un uso constante.

Las carreras de monocilíndricas tienen en Italia una amplia repercusión. Sin duda su campeonato es el más disputado a nivel mecánico, y quizá también por ello sólo del país transalpino podía salir una moto como la SZR, una moto de carreras vestida para ir por la calle, y que además no reduce su ámbito a la actividad deportiva.

Las «monos» destinadas a cir-

cular exclusivamente por el asfalto disponen de un buen número de virtudes apreciadas por un cierto público, motores con buenas dosis de par y agradable entrega de potencia, pesos y tamaños limitados y unas características de su parte ciclo que las hacen especialmente adecuadas para terrenos revirados. Por el mismo motivo también están limitadas en ciertos aspectos, principalmente aquellos que requieren buenas dosis de potencia, como los largos trayectos por carretera y autopista o las velocidades máximas elevadas. Jugando con estos márgenes de actuación todavía se puede enfocar una de estas motos a un determinado uso, y en este sentido, la opción de Yamaha se diferencia claramente del resto de los nuevos modelos de este segmento, que además van proliferando en los últimos tiempos.

Fusión

La gran mayoría de los modelos del mercado se decantan por la opción ciudadana y los recorridos de corto alcance, con una orientación eminentemente práctica. Buena prueba de ello está en las nuevas Cagiva River, Aprilia 6,5 e incluso las MZ Skorpion. La

● Prueba

Yamaha SZR 660

nueva SZR, por el contrario, y aunque no reniega de su polivalencia, es una moto deportiva de pies a cabeza, y aunque su motor desarrolle 50 CV únicamente, es capaz de aprovecharlos a la perfección, sobre todo en terrenos virados donde la gran mayoría de las motos no pueden aplicar su potencial al suelo.

En realidad, la SZR es una moto que lleva en el mercado algún tiempo, aunque vestida de carreras y en manos de pilotos de velocidad. La factoría italiana de Yamaha, Belgarda, decidió probar la combinación de un motor de Yamaha trail monocilíndrico con el bastidor de la TZR que se fabrica para el mercado italiano, de mayor tamaño que las de nuestro país, y el resultado se puede comprobar con su palmarés.

Llevarla a la serie ha requerido algún tiempo, y aunque la central japonesa ha supervisado todo el desarrollo y ha intervenido de manera importante en algunos puntos del diseño como la carrocería, realizada por la empresa Global Design, el éxito del proyecto se debe a la factoría italiana que ha sido la instigadora de todo el proceso.

Sobre este simple cóctel mecánico ha habido que añadir algunos toques para acabar de darle todo el aroma necesario, pero, en el fondo, el sabor sigue siendo el de un viejo conocido. La semana pasada ya pudimos ofrecer un análisis de las principales características de la nueva Yamaha, por lo que no vamos a repetir las de nuevo, pero en cualquier caso hay que tener en cuenta que se trata de una moto realizada con todo el esmero posible en un segmento en el que el precio es una baza fundamental. Yamaha se ha esforzado, y por un precio similar al de la competencia, ya que en Italia se ha comenzado a vender esta semana a un millón de pesetas al cambio, ofrece un bastidor de aluminio con la pipa y la parte trasera fundidas, subchasis independiente, basculante asimétrico, horquilla invertida multirregulable y frenos Brembo, además del exclusivo propulsor de la XTZ con refrigeración por agua y cinco válvulas en el que se ha variado principalmente la admisión, la primera relación del cambio y el tubo de escape.

Diseño

La SZR entra por los ojos como alguien que se conoce y no se sabe de qué. La línea y el color

recuerdan a otras motos, como la Over o la Morpho, y esto le da un aspecto que por una parte es tan futurístico como sus parientes, pero que por otro no necesita romper el hielo como una extraña.

* Esta familiaridad permite comenzar con ella como con una conocida, con la confianza de saber el resultado de la combinación técnica. Y realmente, a la hora de hacer balance, no hay grandes sorpresas. La SZR cumple todas las expectativas marcando diferencias muy apreciables con todos sus congéneres en conducción deportiva, aunque lógicamente en otros aspectos queda superada por los modelos más básicos.

Es una moto bastante peque-

que es una moto para una sola persona.

El aspecto de la nueva Yamaha es bastante peculiar, con un doble faro en forma de mariposa y líneas muy curvadas en la totalidad de sus elementos, pero desde dentro la armonía es casi absoluta y tanto los mandos como el equipamiento son tradicionales.

Ratonera

No hay duda de que la principal cualidad de la SZR 660 es su agilidad. Sus creadores lo han tenido bien presente y a lo largo de unos 500 km hemos podido recorrer con ella todo tipo de carreteras alpinas en el norte de Italia. Es en este terreno, con el asfalto girando constantemente en curvas lentas, donde se destaca la



ña, pero válida para todas las tallas. La posición es bastante deportiva, con los semimanillares por debajo de la tija (que está situada bastante alta), estribos retrasados y un asiento muy diferenciado en sus dos plazas. El depósito dispone de entradas muy acentuadas para esconder las piernas, y también de un pico en su parte trasera que finalmente no se llega a notar, pero que a priori puede parecer un «arma contundente». Con el paso de los kilómetros la posición deportiva va haciendo mella, sobre todo en las manos, que van cargándose poco a poco. Para un uso constante no llegan a presentarse molestias, pero si se circula con esta SZR en trayectos largos las muñecas acusan el esfuerzo. Como se puede apreciar en las fotos, el pasajero es poco más que un bulto poco recomendable, sin sujeción, con un asiento mínimo y encima sobreelevado a expensas del viento. Quien se decida por esta moto tiene que tener presente



La calidad de los componentes de la SZR se ha cuidado al máximo para ofrecer un producto diferenciado de la oferta económica, como demuestra su horquilla invertida, frenos de cuatro pistones o la completa instrumentación.





Yamaha. El bastidor está muy por encima de las posibilidades del motor, tanto a nivel de rigidez como de agilidad, lo que no deja de ser una ventaja, ya que la confianza en la moto puede ser casi absoluta. El conjunto es muy bajo, y la posición bastante encogida, lo que permite sujetarse bien en las frenadas, pero el piloto tiene de todos modos bastante libertad de movimientos en todas las direcciones, e incluso puede agacharse sobre el depósito sin problemas. Los componentes son de buena calidad, prácticamente todos ellos tomados de la industria auxiliar italiana, con una horquilla de Forchela Italia, un amortiguador Boge y frenos y ruedas Brembo. Su funcionamiento es impecable en todo tipo de terrenos y además las suspensiones pueden regularse, aunque el amortiguador trasero, que corre por un orificio en el basculante, requiere mucho tiempo y trabajo para la precarga

LA SZR UNA MOTO DE CARRERAS PARA TODOS LOS DIAS.

al quedar muy escondidas las ruedas de regulación y frenado. Con los reglajes originales, de todos modos, el trabajo se realiza perfectamente, con suficiente hidráulico y sin oscilaciones ni repeticiones de los baches en ningún momento. Gracias al bastidor y a la contención del peso, la SZR se puede cambiar de dirección con rapidez sin que aparezca

la más mínima queja o movimiento.

A este respecto, la Yamaha se podría comparar sin complejos con una dos tiempos deportiva, de la que a nivel motriz la separa un mundo, pero que en movimiento tiene importantes semejanzas. Ayudada por un calzado de lujo, ya que se puede elegir entre lo más granado de Dunlop, Michelin o Pirelli, la SZR se pega como una lapa al asfalto, para convertirse en uno de los mode-

los más adecuados para circular rápido entre curvas lentas. Las modificaciones en el cambio han sido muy acertadas y la primera dispone de la relación adecuada para poder insertarse en serie en las frenadas, con un escalonamiento normal.

El disco simple de la rueda delantera cumple bastante bien, aunque podría mejorarse la frenada instalando un

par de discos más pequeños. Con la configuración actual

no hay problemas de distancia de frenado, pero el tacto no es especialmente bueno. La moto permite entrar frenando dentro de las curvas sin quejarse y con muy poca tendencia a desviarse de la trayectoria, lo que unido a la rapidez y estabilidad del chasis permite que la entrada y el paso de curva se conviertan en una auténtica delicia.

La moto pesa relativamente poco, pero en marcha esta sensación se acentúa aún más.

● Prueba

Yamaha SZR 660

El principal problema de la SZR es a priori su planta motriz. Un monocilíndrico parece limitado por potencia y banda de utilización, pero en esta moto el 660 cc demuestra que estas cortapisas son más un cliché que la han colocado que una circunstancia real. Los 50 CV dan para bastante y, por ejemplo, la velocidad máxima de marcador sobrepasa los 200 km/h, que serán unos 185 km/h reales. En autopista tuvimos ocasión de circular junto a una Diversion 600 N y la SZR es más rápida, aunque con una respuesta ligeramente menor desde

más allá de los 140 km/h.

En Italia se ha trabajado bastante en la admisión, creando una caja de filtro con bastante espacio en sus laterales para que corra el aire fresco canalizado desde el frontal, y respecto a la XTZ parece que efectivamente se ha ganado constancia en el rendimiento a alta velocidad.

El régimen de utilización para evitar las vibraciones comienza en unas 3.500 rpm y acaba en las 6.000. En la zona central, la SZR acelera con prestancia y no vibra, aunque para jugar entre curvas hay que salir como poco desde

las 4.000 rpm. La zona por encima de las 6.000 rpm tiene potencia, pero las vibraciones importantes, sobre todo en las piernas, y no se pueden soportar mucho tiempo. De cualquier modo, sin llegar a estos límites se circula por autopista a 160 km/h de marcador, que es una velocidad razonable para esta moto. El consumo a lo largo de la presentación fue de siete litros, pero en terreno más abierto probablemente subirá un poco, por lo que la autonomía se reduce a unos 200 km aproximadamente.

Las buenas prestaciones, que se unen a una protección del conductor relativamente eficaz y la respuesta del motor amplían el ámbito de la Yamaha más allá de la ciudad y los recorridos cortos. En Italia se ha buscado crear una moto para todo, y casi se ha conseguido. Por ciudad, el principal problema es el ángulo de giro, algo reducido por la horquilla invertida y la anchura frontal del chasis, pero el motor y la suavidad de los mandos la hacen perfectamente válida, al igual que es adecuada para autopista si no se pasa de unos 170 km/h de marcador. Sin embargo, la SZR es una moto de carreras vestida de gala, y su origen la delata desde la primera curva.

Ficha técnica

Motor

Tipo	4 tiempos, 1 cilindro vertical. Refrigerado por agua.
Distribución	OHC, 5 válvulas por cilindro. Cadena lateral
Diám.x carrera	100x84 mm
Cilindrada	659 cc
Compresión	9,2:1
Pot. máx. declar.	48 CV a 6.500
Par máx. declar.	5,5 mkg a 5.000 rpm
Alimentación	1 carburador doble Teikey de 26 mm
Encendido	Electrónico
Arranque	Eléctrico
Batería	12V/12 Ah

Transmisión

Embrague	Multidisco en aceite
Cambio	5 velocidades
Transm. secund.	Cadena

Chasis

Tipo	Doble viga en aluminio
Lanzamiento	24,5°
Avance	102 mm

Suspensiones

Delantera	Horquilla invertida
Barras	41 mm
Recorrido	120 mm
Reglajes	Precarga de muelle/extendión/compresión
Trasera	Progresiva por bieletas
Recorrido	121 mm
Reglajes	Precarga de muelle/extendión/compresión

Frenos

Delantero	Disco simple de 320 mm
Pinza	Cuatro pistones
Trasero	Disco de 210 mm
Pinza	Doble pistón opuesto

Ruedas

Delantera	110/70-17
Llanta	3,25x17
Trasera	150/60-17 o 150/70-17"
Llanta	4,00x17
Neumáticos	Pirelli Dragon Corsa/Michelin TX15-TX25/Dunlop SportMax

Dimensiones

Longitud total	2.040 mm
Altura asiento	740 mm
Distancia ejes	1.410 mm
Depós./reserva	14/2,5 l
Peso (vacío/lleño)	159/- kg



Uno de los principales rasgos de la nueva Yamaha es su personalidad, tanto en la mecánica como en la estética.



Navidades azules

En Italia, la SZR ya está en las tiendas y Yamaha quiere vender unas 800 unidades este año. En nuestro país, la disponibilidad comenzará probablemente en Navidades, aunque teniendo en cuenta las experiencias anteriores con factorías transalpinas todo puede ocurrir. La SZR «Super Single» hereda la denominación de series tan eficaces como las FZR, TZR o YZR, y realmente se convierte en la primera deportiva de la marca con bastidor Deltabox y motor monocilíndrico.

Como las anteriores, es válida para casi todo, pero sin duda es entre curvas donde mejor se mueve. Es más eficaz que una trail en recorridos tortuosos y de buen asfalto, más ligera que una superdeportiva y muy sencilla de conducir, una de las pocas motos en que la potencia del motor se puede aplicar casi por completo al asfalto, y además con plena confianza, debido a las excelencias de su bastidor, lo que realmente la convierte en una opción a tener en cuenta, si se eliminan las limitaciones mentales que crea su motor.

Para aquellos que vean más allá de lo evidente y rompan las ligaduras, esta SZR puede ser una verdadera joya. Teniendo presente que está limitada en ciertos aspectos, pero tan sólo un poco, Yamaha les ofrece, a partir de Navidades, la monocilíndrica más deportiva del mercado junto a la Bimota, una moto de «Street» que además se mueve por ciudad y carretera y que cuesta algo más que un modelo de la serie económica de media cilindrada.

Pepe Burgallos
Fotos: Jaime Olivares