

Las trail de antaño permitían circular por asfalto y también por pistas de tierra "sin despeinarse".



Más allá de los raids

YAMAHA XTZ 750 SUPER TÉNÉRÉ

En 1977, un joven Thierry Sabine se perdió con su XT 500 durante el rally Costa de Marfil-Costa Azul. Dos días extraviado en el desierto del Ténéré le dieron la idea de hacer una carrera como aquella, pero a lo grande. Yamaha, ya estaba allí el día que se inventó el Dakar, por lo que no es de extrañar que aún hoy continúe siendo una referencia en el mundo de los raids.

POR FRANCISCO NAVARRO • FOTOS PALOMA SORIA

Sabine se perdió en el Ténéré con una XT 500. Aquella moto fue una apuesta que en EE.UU funcionó comercialmente bien y en Europa tampoco fue nada mal; una mezcla entre una moto básica y una enduro, con un chasis cómodo y un fiable motor monocilíndrico de 4T. Aquellas carreras que los "locos" franceses hacían por el desierto eran una buena elección, no tan rápidas como las auténticas enduro, pero sí más duras.

EL DESPERTAR

En 1979, el aventurero francés pone en marcha su "locura": una carrera que empieza en París y termina en Dakar, cruzando varios países. Poco más que un grupo de amigos se apuntan, unos

en coches, otros en moto... y de estos ganó Cyril Neveu, con otra XT 500. Algo que repetiría al año siguiente. En el 81 la carrera ya era mucho más seria, con marcas implicadas y más seguidores. Y las trail eran ya el arma definitiva en esta carrera. En 1983, desde Yamaha Europa se pide a Japón que produzcan una réplica de las motos que, todavía desde Yamaha Francia, se hacen para esta carrera. Se llamará XT 600 Z Ténéré, (con tres acentos, en francés). Y a pesar de que en Japón se les "achinaron" aun más los ojos porque no lo entendían, dieron el visto bueno. Un enorme depósito de gasolina, suspensiones largas y la decoración de las motos "oficiales" del Dakar la convirtieron en un éxito: más de 61.000 →



Motor bicilindrico de
749 cc, refrigerado
por agua. 70 CV
de potencia

AGRADECIMIENTO

A Lorenzo Vañó de Villota, por compartir la Super
Ténéré y por su participación como piloto en la
sesión de fotos. No cabe más que agradecerle de
corazón su ayuda. Enhorabuena por tus motos.



unidades de esta y de su sucesora, la XT 660 Z, se vendieron en Europa.

Pero el Dakar se había "profesionalizado": aquellas XT de un cilindro, preparadas en el garaje, ya no podían ganar. BMW se había fijado en esa carrera para promocionar su nuevo "invento": una enduro con motor bóxer, y Hubert Auriol vencía en la edición del 81 con la BMW R 800 GS. En el 82 volvió a ganar Neveau, pero esta vez con una Honda XR 550. Y esa es la última "mono" que triunfó, hasta 1999. Yamaha tenía que hacer algo; BMW dominaba con su bicilíndrica, en los raids y en ventas. Y Honda estaba preparando una NXR 750 V (versión de carreras de la XRV 650 Africa Twin) que, con Neveau a sus mandos, se impuso a las BMW los dos años siguientes.

AL CONTRAATAQUE

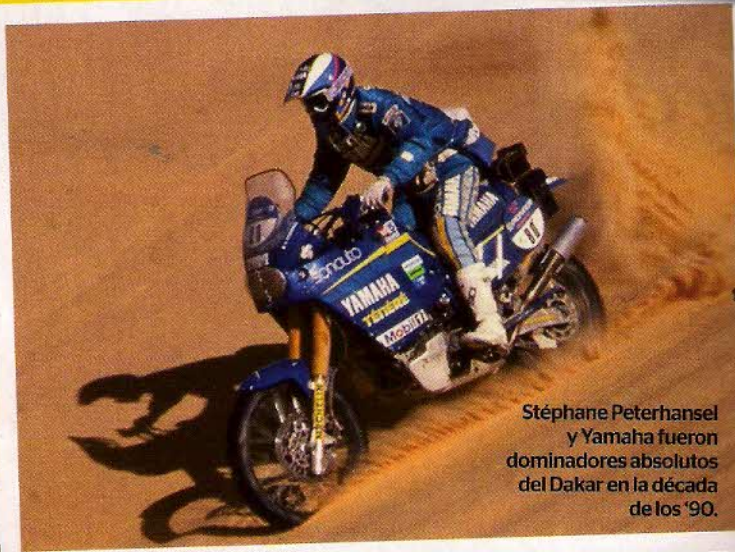
Yamaha no se ha quedado dormida: Jean Claude Olivier, ex-piloto y por aquel entonces "jefe" de Sonauto Yamaha, concibe lo que sería el "arma definitiva". ¿El Dakar pedía cilindros? Pues se inventa una FZT 750: cuatro cilindros de FZ 750 en un chasis especial. Aquello corrió varios años, hasta 1990, con más de 100 CV y un motor YZE, en un aparato de casi 300 kg, rápido, pero casi ingobernable. Aunque había otra opción; en el 88 participa también la YZE 750: una bicilíndrica en paralelo, con culata "Genesis" (cinco válvulas por cilindro). Y esta, al año siguiente, sí llega a las tiendas, convertida en XTZ 750 Super Ténéré.

Se fabricó entre 1989 y 1996, con pocas variaciones entre esos años, más allá de los colores. Nunca llegó a la serie la versión 850 de carreras, aunque hubo rumores de que sí lo haría: una moto muy grande, con un motor bicilíndrico paralelo, y que seguía "al pie de la letra" la estética dakariana.

La moto que acompaña estas líneas es una unidad prácticamente de serie. Sólo el manillar está sustituido por otro un poco más alto y ancho, algo más cómodo que el de serie. Está perfectamente cuidada, y sirve para recordar cómo eran

EL REY DEL DAKAR Y SU MONTURA

La Yamaha Super Ténéré de raids es la respuesta de Yamaha a las cuatro victorias de Honda en el Dakar, del 86 al 89. Dos veces con Neveau otra con Orioli y otra con Lalay a los mandos de las NXR 750 y 800 oficiales convencer a Yamaha de la necesidad de hacer una moto de dos cilindros. Nacerá en el 88 pero habrá que esperar hasta el 91 para verla ganar, a manos del gran Peterhansel. Una victoria con la 750, en el 91 y cinco con la 850 (92, 93, 95, 97 y 98) y la victoria de Eddie Orioli en el 96 la convirtieron en la verdadera reina del Dakar, en los años del apogeo de esta carrera.



Stéphane Peterhansel y Yamaha fueron dominadores absolutos del Dakar en la década de los '90.



El cuadro de instrumentos clásico, para muchos, mejor que los de ahora, conserva todo su encanto.



Los controles no han variado demasiado con los años. Pero ahora ya no hay "starter" a la izquierda.



Una unidad prácticamente de serie, excepto el manillar, más cómodo

aquellas motos. Contemporánea de las Africa Twin, BMW R 100 GS de primera serie o Cagiva Lucky Explorer, la Yamaha era la más rápida en carretera, más fiable que la Cagiva y más "explosiva" en el campo que la Honda. Además, era tan buena viajera que acabó dando lugar a una de las motos sport-turismo que mejor recuerdo han dejado: las Yamaha TDM.

CON PERSONALIDAD

Una moto que nació en los años de gloria del Dakar y desapareció en cuanto el mundo de las grandes trail empezaba a declinar hacia motos más asfálticas que perdían la posibilidad "real" de meterse en el campo. En la báscula ofrece 230 kg con los llenos hechos, con un asiento a nada menos que 865 mm de altura, en una moto que no es estrecha. Y 70 CV de motor, que no parecen muchos, echando atrás la vista desde 2014, pero desde luego daban mucho de sí por entonces. Es algo de lo que te dabas cuenta

ESTUVO EN PRODUCCIÓN HASTA 1996 Y VENCIÓ SEIS VECES EN EL DAKAR

en cuanto abrías gas con ganas en una pista de tierra. Porque la Super Ténéré era realmente una moto de campo: ruedas mixtas, suspensiones largas y una llanta delantera de 21" permitían meterse por caminos y pistas, con mejores capacidades que muchas trail actuales. Aunque, eso sí, hace falta cierta experiencia, si pretendes trialear o simplemente

te ir estilo enduro con ella. Pero es agradable y divertida, si la pista es ancha y te atreves.

En carretera tiene cierto "genio"; la culata de cinco válvulas hace su trabajo y deja respirar al motor con mayor facilidad, lo que redonda en una rápida respuesta al gas. De hecho, recordando sensaciones de aquellos años, es fácil acordarse

de lo bien que iban en el campo las primeras R 80 GS (lo más parecido a una moto off-road con motor "gordo"), lo equilibrada y versátil que resultaba la Africa Twin, y lo divertida y "rabiosa" que era la Yamaha. Con "rabiosa" entre comillas, porque 70 CV para 230 Kg y rueda delantera de 21 pulgadas dan para lo que dan...



FICHA TÉCNICA YAMAHA XTZ 750 SUPER TÉNÉRÉ

Motor	Bicilíndrico 4T, agua
Cilindrada	749 cc
Potencia y rpm	69,3 CV a 7.500 rpm
Par y rpm	68 Nm a 6.750 rpm
Limitable	No (Apta Carnet A)
Nº Marchas	5
Velocidad máxima	192 km/h
Chasis	Tubo de acero simple cuna desdoblada
Suspensión Delantera	Horquilla 2.235 mm recorrido
Suspensión trasera	Monoshock 215 mm recorrido. Ajustable en precarga
Freno delantero	2 discos ø 245 mm
Freno trasero	disco ø 236 mm
Neumático delantero	90/90-21
Neumático trasero	140/80-17
Distancia entre ejes	1.505 mm
Altura asiento	865 mm
Peso declarado	236 kg (orden de marcha)
Capacidad depósito	26 litros
Consumo	6 litros

SUS RIVALES



HONDA XRV 750 AFRICA TWIN

Más ligera, pero menos potente (62 CV), no corre tanto ni es tan ágil en el campo, pero es más cómoda y suave. Será una moto más vendida al final que su rival.



BMW R 100 GS

Fue una moto que frenaba peor y corría menos por carretera que sus rivales, pero se dejaba llevar muy bien por el campo. Muy fiable, es una moto muy valorada todavía.



CAGIVA ELEFANT LUCKY EXPLORER

Nació antes que las demás. Dotada de chasis específico y motores Ducati de carretera, de 750 y después de 900. Tenía fama de violenta, además de poco fiable.

VALORACIÓN

	YAMAHA XTZ 750 SUPER TÉNÉRÉ
Diseño	★★★★★
Prestaciones	★★★★★
Comportamiento	★★★★★
Suspensiones	★★★★★
Frenos	★★★★★
Consumo	★★★★★