



PIEZA ÚNICA

YAMAHA 850 SUPER TWIN

OS PRESENTAMOS LA PREDECESORA DE LA DEPORTIVA TRX 850, LA YAMAHA QUE MÁS EXPECTACIÓN HA LEVANTADO EN LOS ÚLTIMOS AÑOS, POR SU SIMILITUD CON UN MODELO ITALIANO. ES UNA MOTOCICLETA ÚNICA QUE HA SIDO ELABORADA EN ALEMANIA Y LAS SOLUCIONES EMPLEADAS SON SIMPLES, PERO, COMO EN EL HUEVO DE COLÓN, HABÍA QUE PENSAR EN ELLO...

Roland Brown
Fotos: Oli Tennent
Adaptación: Ernest Ribé





La pista de las afueras de Stuttgart es el sitio que todos los motociclistas sueñan con tener a la puerta de su casa: un pequeño circuito revirado, con un excelente asfalto y abierto a cualquiera mediante el pago de una pequeña entrada, sin papeleo (licencias) ni burocracia. Solamente hay que pagar 10 marcos alemanes en la estación de servicio cercana y... ¡gas!

Para una prueba de verdad era excesivamente revirado, pero resultó el lugar ideal para confirmar que la Yamaha 850 Super Twin tiene la estabilidad y el par motor que prometía la mezcla de su gran motor bicilíndrico paralelo con un compacto chasis Deltabox.

Cuando me cansé de rascar los bajos de la moto por el suelo, me enca-

miné a la autopista. Allí, vi, escondido tras la pantalla, cómo la aguja subía lentamente hasta la última cifra del dial, 225 km/h., mientras la Super Twin atacaba un pequeño descenso con el puño del gas roscado a fondo.

Quedaba, pues, probado que esta moto se aguanta bien y es razonablemente rápida. La cuestión estética está también muy bien resuelta, con un color verde turquesa muy atractivo. Después de un día sin bajarme de la moto más que para las necesidades más imprescindibles, la pregunta que me rondaba en la cabeza era: "¿Por qué ha esperado tanto Yamaha en sacar una moto como ésta?"

Claro que, para ser más exactos, la pregunta debería ser: "¿Por qué Yamaha, ha tardado cuatro años, después de la presentación de la TDM 850, en darle al motor bicilíndrico paralelo el chasis deportivo que venía pidiendo

a gritos?". Lo cierto es que ahora sabemos que ya lo está haciendo con la TRX 850, con este mismo motor y un chasis multitubular al estilo Ducati.

Resulta que esta moto no es un modelo oficial, sino un proyecto de una revista alemana. Hasta ahora creía que había muchas probabilidades de que algo parecido saliese pronto de la fábrica Yamaha, porque la oportunidad es demasiado buena como para dejarla escapar, y, en cierta manera, podríamos decir que la TRX sigue esta filosofía.

FILOSOFÍA DE MECANO

Sobre el papel, el sistema es sencillo. Se coge un motor de TDM, se

atornilla a un chasis de doble viga procedente de la FZR 600, convenientemente modificado, y se le añaden unos cuantos detalles, como medio carenado y unos silenciadores elevados. El resultado es una moto ágil y rápida, muy en la línea de la Ducati 900 SS... el mismo objetivo que la TRX, pero con mayor personalidad!!!

El proyecto le debió resultar interesante a Yamaha NV, la subsidiaria europea que importa las motos para este mercado, por eso proporcionó el motor de 849 c.c. y el chasis de uno de los primeros ejemplares de FZR 600 a la revista Mororrad. El probador e ingeniero de pruebas que ha capitaneado el proyecto, Wener "Mini" Koch, ya tenía experiencia en el montaje de prototipos parecidos, porque ya había hecho una Suzuki que combinaba un chasis de RGV 250



con un motor de DR 650.

Al ponerse manos a la obra, en 1992, ya se veía que la parte superior del motor encajaría entre las vigas del chasis, porque el motor de 600 c.c. original es más ancho, pero hubo que trabajar mucho para que todo encajase. Por ejemplo, hubo que rehacer todos los anclajes del motor.

Un área especialmente problemática fue el alojamiento del embrague, puesto que requirió cortar la viga para encajarlo y luego taladrar un agujero para que pasase el cable.

El depósito es un FZR de serie, que queda situado un poco más alto y esconde un par de filtros de aire de pequeño tamaño, sin caja de remanso. La Super Twin utiliza los mismos Mikuni de 38 mm que la TDM, con una carburación diferente para adaptarse a las necesidades del escape construido por los especialistas alemanes Lenhardt y Wagner.

Al hacer la puesta a punto se ha buscado la potencia a medios, por lo que la potencia máxima se queda en 77 caballos a 7.700 vueltas, medidos en el banco de pruebas; esto es un caballo menos que la TDM de serie, el precio que hay que pagar por conseguir 91 Nm de par motor a 5.000 vueltas, diez más que lo de serie, lo que hace que la curva esté desplazada más arriba en cualquier punto por debajo de 7.000 vueltas.

Otro precio pagado por este incremento de par es el mayor ruido del escape, claramente menos civilizado que el de origen.

El chasis ha sido modificado solamente donde ha sido imprescindible, por lo que se conserva la geometría

de la FZR 600. La horquilla delantera, de 38 mm., es también una pieza de serie de la FZR, aunque los muelles proceden del mismo sitio que el multiajustable amortiguador trasero: de la firma holandesa WP. Las ruedas son de aleación ligera, de tres radios, fabricadas por PVM, y calzan neumáticos Pirelli Dragon en medidas de 110/70 y 110/60; el sistema de freno delantero comprende un gran disco de 320 mm. con una pinza de 6 pistones, proveniente también de PVM.

Esta Twin se caracteriza por la posibilidad de ajustar el puesto de conducción a tus necesidades. Los semimanillares se pueden desplazar 5 cm arriba o abajo, lo que te da desde una posición radical de carreras hasta una posición deportiva, pero no radical, parecida a la de la 900 SS.

GRAN PAR MÁXIMO

Gracias a los relojes de la TDM y al medio carenado superior de la FZR, la vista desde el puesto de conducción parece simplemente el de otra Yamaha, pero la originalidad de esta máquina sale a la luz cuando se pone en marcha con un sonido grave saliendo de los escapes elevados. Cuando la Yamaha arrancó y lo hizo con tanto entusiasmo que levantó sin esfuerzo la rueda delantera, tuve claro que se trataba de una moto muy especial.

Antes de llegar a la pista, la Super Twin ya me había demostrado su capacidad de hacer diabluras. Con



su gran abundancia de potencia, entre cuatro y seis mil vueltas, esta Yam era ideal para atacar la revirada carretera que sale de Stuttgart y sube a las colinas. Con su aceleración instantánea, era fácil dejar atrás el tráfico y, una vez en la meseta de encima de la ciudad, la Twin estiró las piernas hasta un perezoso crucero de 145 km/h., con una razonable protección del carenado.

Esta buena potencia con el motor a medio régimen también era muy útil en la pista, permitiendo salir de las curvas cerradas en segunda o en tercera, aunque si se querían marcar unos buenos tiempos por vuelta, había que hacerlo en segunda. La caja de cambios, que en la ciudad había mostrado cierto titubeo muy típico de la TDM, no dio ningún problema en la pista, donde le metía con fuerza y

decisión las marchas, con lo que mi única preocupación relacionada con el motor era evitar que el escape derecho me hiciese un agujero en la bota, si no colocaba el pie convenientemente en las curvas de izquierda.

Dada la "limitada" potencia máxima, ya sabía que la velocidad punta de la Super Twin no iba a ser tan *Super* y, por descontado, no podría competir con la moderna Ducati 916, pero esta pieza única compensa la disminución de potencia con respecto a la TDM a base de una aerodinámica más conseguida. La moto fue cronometrada por Motorrad a 215 km/h., mientras que la TDM lo fue a 202, y no hay duda de que, con unos pequeños cambios en el motor (potenciación), se podría conseguir algo más de velocidad.

Esta máquina se encuentra cómoda a un crucero de 160 km/h., sin que vibre en exceso, y ofrece velocidad y prestaciones para el mundo real en el que nos movemos cada día, que nada tiene que ver con los circuitos y las carreras.

Lo mismo se puede decir del comportamiento de la parte ciclo, que combina una excelente estabilidad en la *autobahn*, con ligereza y faci-

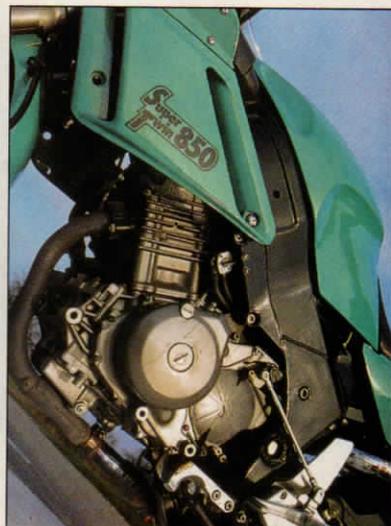
lidad de dirección a velocidad lenta. Con sus 181 kg en seco, lo mismo que una FZR 600, esta bicilíndrica es un poco más ligera que una TDM. Su geometría delantera está derivada también de la FZR, manteniendo los 25 grados de lanzamiento, pero su avance se ha reducido 11 mm., hasta dejarlo en 94 mm. Este recorte, unido a una distancia entre ejes cinco centímetros más corta y una distribución de pesos más cargada hacia adelante, hacen que la moto tenga una dirección más nerviosa.

SUSPENSIÓN DE CARRERA CORTA

La precisión también mejora gracias a que el recorrido de la suspensión, delante y detrás, es muy inferior a la de la TDM, que es una moto muy alta, aunque la horquilla era demasiado floja por culpa de que alguien dejó el nivel de aceite demasiado bajo después de cambiar un retén. Una frenada enérgica hacía que la horquilla se comprimiese a tope, impidiéndome descubrir si el freno delantero estaba a la altura de las circunstancias o si hubiese sido mejor un freno



Motor TDM en chasis FZR 600... Yamaha ha copiado detalles de esta moto para su nueva TRX, como el reenvío del cambio de marchas. La frenada está a cargo de un gran disco y una pinza de seis pistones. El puzzle se completa con un medio carenado de FZR 600 del 92 y su instrumental. La suspensión posterior es progresiva (por bieletas) y los silenciosos terminan junto al colín.



FICHA TÉCNICA

Motor tipo	2 cil. 4T LC DOHC 10V
Diám. x corr.	89,5 x 67,5 mm.
Cilindrada	849 c.c.
Compresión	9,2:1
Alimentación	2 Mikuni de 38 mm.
Caja cambios	De cinco relaciones
Trans. secund.	Cadena
Tipo chasis	Doble viga de acero rectangular
Geometría direc.	25 grados/94 mm.
Sus. delantera	Horquilla telescópica de 38 mm. sin ajuste.
Sus. posterior	Amortiguador WP, ajustable en precarga, compresión y expansión
Freno delant.	Disco de 370 mm., con pinza PVM de seis pistones.
Freno trasero	Disco de 250 mm., con pinza de doble pistón
Neumáticos	Pirelli Dragon ZR 17 110 / 70 delante, 150 / 60 detrás.
Distancia ejes	1.425 mm.
Peso vacío	181 kg.
Dep. gasolina	18 litros

con dos discos, como el de la TDM. Detrás no había ningún problema, con el amortiguador WP trabajando mediante bieletas y no directamente, como lo hace el de la TDM. Los Pirelli Dragon dan mucha confianza, aunque no sean especialmente anchos comparado con lo que se lleva en las motos deportivas.

En la pista, el caballete lateral y el estribo derecho rascaban en alguna ocasión, incluso con los estribos en su posición más alta, pero yo soy más alto y peso más que el probador que ha puesto a punto esta moto; seguro que

con una suspensión más firme se corregiría el problema.

Al final, Yamaha ha elegido un chasis de tubos de acero, en vez de uno de vigas, pero estoy convencido de que esta moto ha jugado un buen papel abriéndoles los ojos. Seguro que los meses que estuvo prestada a Yamaha NV en 1994 sirvieron de algo.

No puedo por menos que imaginarme a los jefes de Yamaha diciéndose unos a otros: "¿Por qué hemos tardado tanto?, ¿por qué no se nos ocurrió antes?"