

SM
TREINTA

ENSAYO EN JAPON

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



YAMAHA TZR 250 R

IGUALITA QUE LA DE JOHN

SM
TREINTA

72

SM
TREINTA



Esto de las réplicas de motos de carreras cada vez va a más. Hubo un tiempo en que se cogía una moto de la serie, se le ponía un escape ruidoso y un carenado, se sustituía la pintura y... centenares de quemados se la compraban creyendo que era "como la de Barry", o "como la de Kenny".

Esto se acabó. Si le quitas la matrícula a la Yamaha TZR 250 R réplica de Gran Premio (lojo al dato, señores!, su batería de siglas !termina en R!, "R" de Rácing) podría pasar perfectamente por el original. Incluso lleva los mismos cárteres y chasis que la TZ 250 de G.P. carreras cliente, pues las dos están basadas en la moto que llevó a Kocinski a lo más alto del Campeonato del Mundo de 250 c.c. el año pasado, con basculante asimétrico, llantas y frenos de carreras y hasta todo el aluminio del chasis y basculante pintado de negro... para dar más apariencia de "réplica Kocinski".

DE CARRERAS

Después del fracaso de la TZR con cilindros paralelos, en el año 1989, Yamaha vio claro que necesitaba algo más fuerte... si le quería quitar a Honda el dominio del mercado japonés de las 250 de réplicas tipo Gran Premio, que consume la asombrosa cifra de unas 100.000 unidades al año. Esto quiere decir que en Japón debe haber la tira de corredores frustrados o acérrimos quemados de carreteras reviradas, más teniendo en cuenta que las carreteras de la "Tierra de la Polución Creciente", están siempre atascadas y no demasiado pensadas para una velocidad más rápida de la que puede desarrollar un ciclomotor preparado.

Entonces ¿Por que razón tantos japoneses se rascan el bolsillo para comprar réplicas de 250 G.P., diseñadas para ser llevadas al límite por tíos como nuestro amigo John?

Amigo mío, en esta vida importa no sólo lo que haces, sino también lo que crees que haces. Y si una 250 réplica te ayuda a creerte que le estás dando caña a Cardús, Cadalora y compañía, cuando en realidad estás yendo a currar, camino de otro alienante día en la fábrica, entonces te has gastado bien el dinero. Si vas en ciclomotor, entonces estás perdido porque no te puedes montar un rollo guapo. La vida es un puñetero aburrimiento y siempre es preferible darle la vuelta al

JOHN KOCINSKI GANÓ EL AÑO PASADO EL CAMPEONATO MUNDIAL DE 250 C.C. A BORDO DE UNA YAMAHA. AHORA YAMAHA PONE UNA MÁQUINA COMO LA DE KOCINSKI AL ALCANCE DEL QUEMADO DE A PIE.

Texto: Mat Oxley
Fotos: David Goldman
Adaptación: Ernest Ribé



asunto. Aun así, en este mundo de mentirijillas la realidad se impone y los aficionados japoneses piden cada vez más que les den máquinas de carreras de verdad. Y las fábricas atienden la demanda felices y contentas, mientras dicen que estas máquinas no son de carreras; sólo lo parecen. En otras palabras: "Niños, no juguéis con esto, que vosotros no sois Kocinski, a ver si os vais a hacer daño. ¿Vale, tíos?"

Pues no vale. Porque aunque pueda ser cierto que mediante un gran dominio de la voluntad, se pueda conducir la TZR-R dentro de los límites que marca la legalidad vigente y la Guardia Civil -la Ertzaintza en el País Vasco- exige, existe un único motivo y muy importante para comprarse esta moto, es para llevarla tan rápido como sea posible. Y dado el pedigree de la TZR esto es ir rápido de verdad.

HI-TECH

La tecnología punta permite que Yamaha refuerce la doble personalidad de la TZR. Se porta como el ciclomotor de mi abuela a bajas revoluciones y como la moto de un oficial de fábrica a altas. Esto es bueno para el piloto, pero también para el motor de dos tiempos, que es más limpio, hace menos ruido y expelle menos humo azul.

La precisión de carburación requiere hoy en día de sistemas de control del motor. En este caso, un microprocesador de ocho bits controla el carburador, el encendido y la válvula de potencia, como si se tratara de un cohete de la Nasa y no de una moto para andar por la calle.

Esto es lo que realiza el Centro de Control: El microcomputador controla el encendido a través de 58 puntos, de acuerdo con la posición del puño de gas, régimen de giro del motor y velocidad de la moto... en función de la temperatura del motor, ambiente y flujo de aire al filtro... Además controla la válvula de potencia YPVS, entregando no menos de 272 curvas de potencia del motor diferentes, en consonancia con el régimen de giro y el puño del gas. El ajuste de la válvula de escape de la TZR-R se realiza en intervalos de 0,17 grados. A esto se le llama precisión en Japón.

La carburación es controlada directamente por el microcomputador que maneja los Mikuni de guillotina plana, mediante electroválvulas que regulan en cada caso la mezcla adecuada de aire-gasolina.

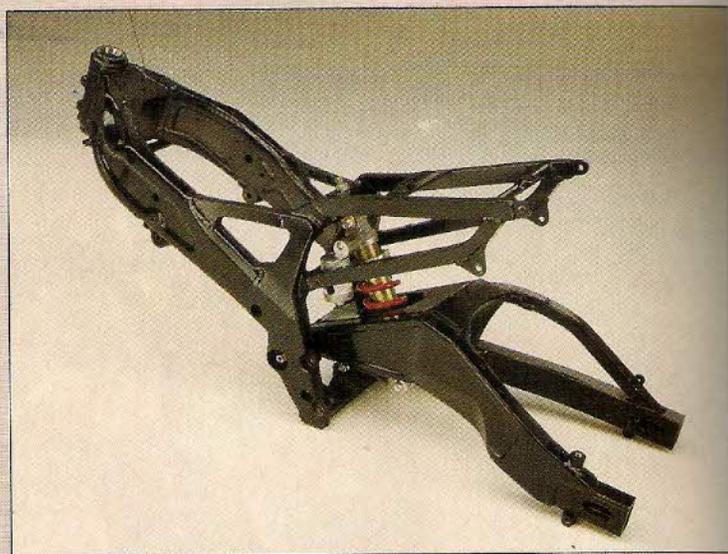
COSAS DE MOTORES

Lo que hace que las réplicas japonesas de G.P. den tan bien el pego es que los motores no tienen ningún acabado bonito. Los motores están terminados en aluminio pelado, como si Ery Kanemoto los acabase de ajustar. Por desgracia, hay que sacar el carenado para que esto se pueda ver... entre un amasijo de cables, tubos, plásticos... al estilo de central nuclear. Me juego una cena a que pronto veremos carenados de fibra de carbono-kevlar con el interior sin pintar, para ahorrar costes.

El motor de la TZR es de aluminio al igual que los de la TZ y los cárteres son idénticos, lo que hace soñar a los quemados y ahorra costos de mecanización a Yamaha. Dentro, la cosa tiene "truqui". Un solo cigüeñal (con eje de contrabalance para evitar las vibraciones), láminas de admisión de TZ de carreras y caja de cambios al estilo cassette, extraíble sin necesidad de abrir el motor... para que puedas cambiar las relaciones en poco tiempo... antes de salir a la pista, al igual que la TZ.

Dejando aparte los escapes y otras pijadas, la TZR y la TZ difieren en algo importante con respecto a la YZR de J.K.. El cilindro trasero mira hacia delante, en lugar de mirar hacia atrás, para así hacer la vida más sencilla a la cabeza del pistón y evitar que el escape tenga que pasar por el lugar donde les gusta a los ingenieros emplazar la batería.

El chasis de aluminio se ha pintado en color negro para que se parezca más a la YZR campeona. El basculante es de brazos asimétricos.



Sin ninguna de sus bellas fibras, la TZR-R pierde algo de feroz belleza.



Detalle del propulsor seccionado para dejar ver sus entrañas.

Puesto de conducción al más puro estilo deportivo, pero muy cuidado.

El cigüeñal simple es muy ligero y Yamaha ha trabajado mucho para reducir la masa rotativa y la fricción, recortando los laterales del cigüeñal y reduciendo el número de cojinetes, engranajes y juntas tóricas.

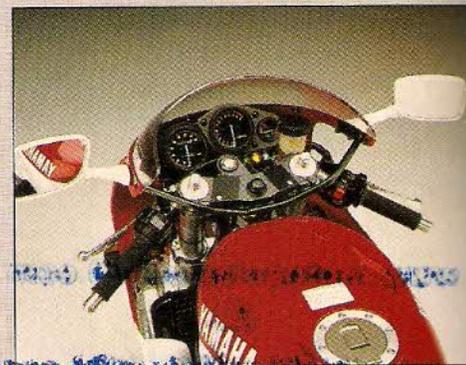
Yamaha vende también una versión "SP" para la categoría japonesa de carreras Sports Production. Para llegar a ella hay que rascarse el bolsillo a fondo y por tus ahorros te dan cilindros especiales con más compresión, carburadores de 36 mm., embrague en seco, caja de cambios de relación cerrada, una horquilla invertida de 41 mm y amortiguador de carreras detrás.



DEPORTIVA SIN COMPROMISOS

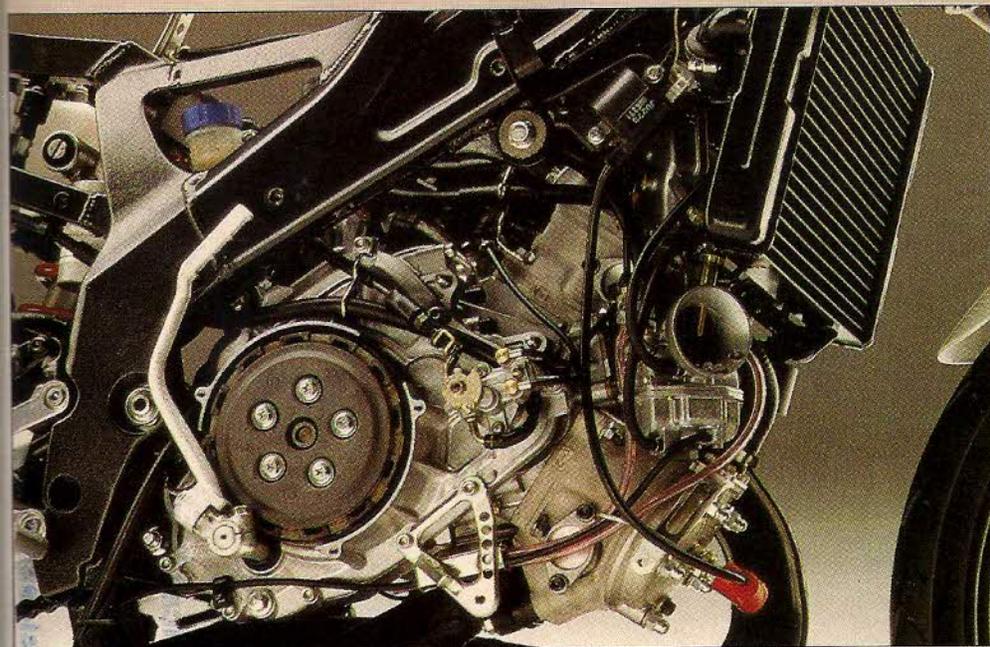
Tales son las maravillas proporcionadas por la tecnología moderna, que cuando uno se sube a la moto se olvida de ellas, se olvida de la buena imagen del motorista y le rosca el puño de gas sin contemplaciones.

Hacer esto en una carretera japonesa es una forma demasiado cara de suicidarse. Darle caña a la TZR, hacerla subir hasta la línea roja por las atiborradas carreteras cercanas a Hamamatsu, y lo más seguro es que uno acabe decorando el lateral de un camión cargado de depósitos de FZR o silenciadores de XT. Para probarla un poco es necesario escapar de aquel infierno y huir a las montañas, donde existen carreteras reviradas en donde los quemados locales hacen polvo los rascadores de rodilla... y alguna cosa más. Pues también se hacen ellos polvo, a juzgar por



www.motosclasicas80.com

motosclasicas
info@motosclasicas80.com



las abolladuras que presentan los guardarraíes.

La TZR-R se lo pasa pipa ahí. La dirección se mueve con nada porque la geometría es la misma de la moto de John -y los acabados en color negro también-. Las motos de G.P. de ahora están diseñadas para entrar a saco en las curvas, por ésto son un poco inestables en línea recta, o sea que la TZR-R roza la inestabilidad... si no lo agarras fuerte por los manillares, como si estuvieras... peleándote con Cardús en el GP de Checoslovaquia. Para meter la moto en curva sólo se necesita una delicada insinuación en el manillar y si haces demasiada fuerza, el tren delantero empieza a moverse (sobretudo al soltar el freno, cuando la horquilla invertida se menea de lo lindo por ser demasiado blanda). Aquí hace falta técnica de G.P., hay que hacer la mitad de esfuerzo para cambiar el peso sobre los estribos.

Si el piloto es fino y refinado, la máquina se lo agradece con un "feed back" sorprendente y suficientemente directo como para que recibas un aviso antes de que el tren delantero se emancipe del suelo... cuando vas a entrar en una curva. Una vez le encuentres el truco y reunas suficiente valor para sacar el jugo a este chasis, te pasarás el día buscando oportunidades para dejar en ridículo a los poseedores de motos mayores.

La TZR-R sale de las curvas también de maravilla. El año pasado Kocinski se quejaba de que su moto no subía de vueltas lo suficientemente rápido como para pillar a las Hondas en aceleración (sólo subía hasta 12.000 vueltas con motores, escape y carburadores muy especiales). La moto de carretera no quiere ser menos que su original y sube también hasta 12.000 rpm. sin problemas.

Subiendo a lo alto de la gama de potencia, parece que fluyan más de los 45 caballos que es el máximo japonés para las 250 c.c., no hay cimas que coronar. Toda esta tecnología electrónica ha matado lo que más enardecía a los "colgados" del motor de dos tiempos deportivo: la explosiva banda de potencia estrecha como un papel de fumar que se encontraba al llegar a la zona roja. Ahora ya es más fácil ir de "estrella de las carreras", basta con llevar la aguja arriba, en la meseta de potencia que existe entre 9 y 11.000 rpm..



El potente motor está limitado para Japón a 45 "tranquilos" CV.

Todo en negro, llantas, chasis, basculante, escapes,... simil moto de G.P..

La pequeña guantera sirve para llevar lo que moleste en los bolsillos.

El frontal del carenado es digno de ser admirado durante largo tiempo.



www.motosclasicas80.com

motosclasicas

info@motosclasicas80.com

SM
TREINTA

75

SM
TREINTA

Si la llevas a ese ritmo, la TZR-R pronto perderá la cabeza como una colegiala inglesa que beba su primer sorbo de cava. Esto no debe sorprender porque la Yamaha pesa 5 kg. menos que la copia clónica de la Honda NSR, lo que equivale a decir que la rueda delantera va a estar en el aire muchas veces. Una buena razón para aprender a girar cambiando el peso sobre los estribos. Todo resulta muy divertido, aunque en carreteras muy rápidas, un amortiguador de dirección sería una buena inversión.

DE CALLE

Aunque parezca mentira, Yamaha espera que sus clientes lleven paquete en esta moto y, seguramente, por ésto le ponen un pequeño parche cuadrado de plástico pegado en el colín del asiento, debajo del cual existe una pequeña guantera donde sólo cabe una copia de tu imaginario contrato de piloto oficial por un millón de dólares al año y un par de rascadores de rodilla de recambio.

Por una apuesta llevé al fotógrafo de pasajero un rato y he de decir en su favor que no chilló mucho. También descubrí que el motor tiene tan buenas maneras que es capaz de llevar a dos personas dejándolo bajar hasta 1.500 rpm..

La estética de la moto compensa la falta de delicias auditivas -estrictas medidas antipolución auditiva en Japón-.

Tal es la importancia del segmento de 250 c.c. en Japón, que las cuatro grandes fábricas derrochan calidad por un tubo en sus "dos y medio". Yamaha ha calcado la TZR hasta el último detalle y el frontal del carenado es de lo mas erótico que se puede poner a una moto. Solo le falta una decoración de pintura como Dios manda, porque seguro que todo el mundo ya conoce bastante este diseño a cuadros de Yamaha, para lograr un mayor éxito.

Las primeras ventas de la TZR-R sugieren que pronto podría desbancar a la NSR en el ranking japonés. Todo parece indicar que el año próximo esta moto se podrá comprar también en Europa, aunque seguro que no en España, puesto que la legislación prohíbe importar motos de menos de 380 c.c. desde Japón..

Y si Yamaha cree que no vende bastante, tengo una sugerencia que hacer: Podrían dar gratis un kit "J.K." con cada TZR-R que vendan. El kit incluiría: Un muñeco hinchable capaz de sonreír de manera ama-

ble o poner cara de mal genio -las pilas a cargo de comprador-, un juego de compact disc de Vanilla Ice con un libro de frases de Kocinski con todas sus clásicas como: "Si no eres americano eres una mierda", "Todos los pilotos de Honda son mariquitas" y una adhesivos con pancarta a juego y la leyenda "Saca a Kocinski de la cárcel!". Seguro que se venden entonces como rosquillas.

Vuelvo a llorar -por si los de YMES se apiadan de nosotros y nos traen algunas unidades-,... es una lástima que esta moto no se comercialice en España

FICHA TECNICA

Motor	Bicilindrico en "V" a 90 grados refrigerado por agua. Dos tiempos. Un solo cigüeñal. Por láminas en cárter.
Admisión	
Cubicaje	249 c.c.
Diámetro por carrera	56 x 50,7 mm.
Carburación	Dos Mikuni TM.
Relación compresión	7,5:1.
Potencia declarada	45 caballos a 9.500 rpm.
Máximo par declarado	3,8 kgm a 8.000 rpm.
Chasis	Deltabox tipo doble cuna de aluminio pintado en negro.
Lanzamiento	24 grados, avance: 90 mm.
Suspensión delantera	Horquilla invertida delantera de 39 mm de diámetro.
Suspensión posterior	Bieletas y amortiguador de gas/aceite.
Llanta delantera	3,00 x 17 pulgadas.
Llanta trasera	4,50 x 17 pulgadas.
Neumáticos	110/70R17 delante, 150/60R17 detrás.
Freno delantero	Dos discos delanteros con pistones de doble cilindro.
Freno trasero	Disco sencillo, detrás, con pistones de doble cilindro.
Longitud	1960 mm.
Anchura	680 mm.
Altura del asiento	780 mm.
Distancia entre ejes	1340 mm.
Peso en seco	126 kg.
Precio (en Japón)	Unas 500.000 ptas.
Precio versión S.P.	Unas 680.000 ptas.