



Yamaha XJ 600

prueba

King Kenny dijo O.K.

La XJ 600, la tetracilíndrica de la gama media-alta de Yamaha, parece que no vendrá a España... ¿o sí? Las noticias en este sentido son confusas puesto que mientras oficialmente la XJ 600 ha sido desechada de los planes de importación de SEMSA Yamaha, esta moto ha pasado por homologación en nuestro país. Además, no será aventurado asegurar que más de uno de estos modelos aparezca en las MOTOCICLISMO Series en la Fórmula-2. Es pues, una moto que sin estar todavía en nuestro territorio, merece la atención de todos nosotros puesto que tarde o temprano debería caer en las «garras» del mercado español.



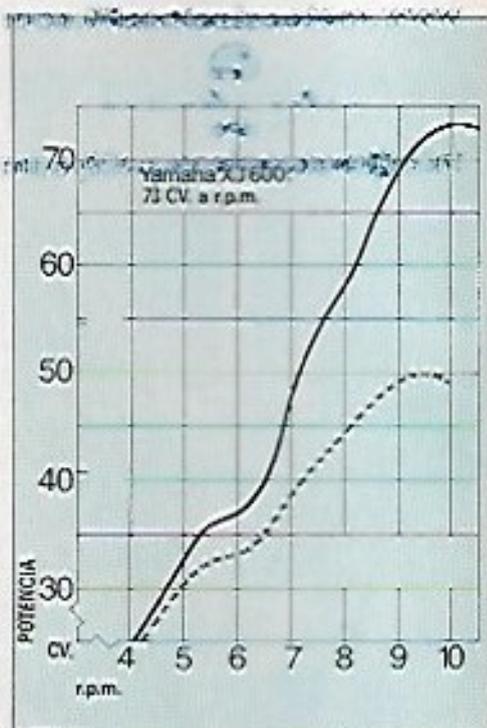
www.motociclistas80.com


motor clásicas

info@motociclistas80.com



Yamaha XJ 600



Motor muy trabajado basado en el de la XJ 550. Lleva únicamente dos válvulas por cilindro pero gracias al sistema YICS y al trabajo en las culatas se alcanzan los 72 CV a 10.000 r.p.m. El chasis es un doble cuna convencional.

DT 80 PARA DISFRUTAR A TOPE

Esta es la moto que está de moda en Europa: es ligera, elástica y cómoda. En la ciudad te responde a tope. Y también en el campo. La DT 80 es una moto segura, estable y silenciosa. Si tienes ganas de probar la DT 80 en el Concesionario Yamaha más próximo.

DT 80 es la más joven de las YAMAHA.

A PARTIR DE LOS 16 AÑOS

YAMAHA
La moto del mundo

MOTUL

DESIGN: WITTO YAMAHA - DANCÓ GARRIGA NEGUES
Distribuida en 3 días y pagada en 3 años

La evolución del mercado en el sector de las cilindradas medias por parte de los japoneses se ve obligado a seguir la corriente del más fuerte; en este caso, Honda marca la pauta en este sector —y en casi todos— y el hecho de que ellos posean una completa gama desde tetracilíndricos en línea a tetracilíndricos en V hace que las demás fábricas tengan que intentar mantener el mismo nivel de técnica ya que a veces no es posible hacerlo con la variedad de gama.

Por ello, a nadie debe extrañar que Yamaha propusiera nada menos que a Kenny Roberts que «influyera» decisivamente en el desarrollo, puesta a punto y prueba final de una nueva tetracilíndrica en línea en la fábrica de los diapasones cruzados. No es raro pues que la Yamaha XJ 600 sea una de las esperanzas de la fábrica, en especial en un momento en que la lucha por la supervivencia es tremenda y donde la apabullante supe-

rioridad económica de Honda está obligando a los demás a hacer «saltos mortales» comercialmente hablando.

¿Por qué una 600? Yamaha tenía en su gama una buena 550 tetracilíndrica y se pensó en poder aprovechar parte de la mecánica de aquella moto para producir una moto ligera, rápida y moderna en su categoría. Sólo faltaba poder encontrar un buen chasis y unas buenas suspensiones para que todo estuviera en consonancia con las características que se pretendía. Y ahí entró en juego Kenny Roberts.

Maestro de los maestros, especialmente en lo referente a puesta a punto de chasis, Roberts ayudó y aconsejó los elementos a emplear y él mismo hizo las pruebas decisivas. En cuanto al motor, a pesar de que en lo referente a concepción es muy similar al tetracilíndrico XJ 550, si lo estudiamos a fondo veremos que es prácticamente nuevo. De 58,5 mm. de diámetro y 55,7 mm. de carrera se pudo

sacar un cubicaje de 598 c.c. pero el simple aumento de cilindrada partiendo del anterior motor resultaba un sistema excesivamente barato y simple para conseguir la moto que ellos querían.

Por ello se trabajó intesamente en la culata, modificando los canales de admisión y escape, árboles de levas y válvulas. Además, los pistones han recibido una cura de aligeramiento para reducir al mínimo las vibraciones y la masa de los mismos, siendo de paredes extra-finas. El mismo proceso se siguió en el cigüeñal de forma que pudiera aumentarse fácilmente el régimen de giro.

Las válvulas fueron agrandadas (27 mm. escape y 31,5 mm. admisión), todo ello para conseguir una buena «respiración» y que permite a este tetracilíndrico alcanzar 72 CV. a 10.000 r.p.m. Sobre este dato, los técnicos de Yamaha insisten en valorar su sistema patentado YICS ya conocido en todas las actuales gamas

de cuatro tiempos y que mejora sensiblemente el llenado de gases frescos a los cilindros. Mejora la recuperación a bajas vueltas y el consumo se reduce apreciablemente. A pesar de todo ello, los ingenieros de Yamaha no pudieron evitar que se produjese un «vacío» apreciable a partir de 5.000 r.p.m. que no «recupera» hasta pasadas las 6.700 r.p.m. Es a partir de ahí que el motor se dispara hasta alcanzar esos 73 CV. a 10.000 r.p.m. sin apenas titubeos.

Por ello el motor sube de régimen con mucha facilidad y a partir de 6.000 empieza el verdadero empujón que se convierte en más efectivo a partir de 7.000 r.p.m. Entre este régimen y el tope de 10.000 r.p.m. es donde mejor se encuentra este tetracilíndrico. Ello ayudado por una excelente caja de cambios de seis velocidades totalmente revisada con respecto a la de la XJ 550, fácil de accionar y de recorrido corto y preciso.

Las prestaciones de esta

Nueva!!



ALPHA design

La cazadora de alto estilo.

EN AUTENTICO CUERO



Soberbio e impecable diseño en cuero, de la más alta calidad ALPHA DESIGN PRODUCTS.

- Faja térmica incorporada, ajustada lateralmente con cremalleras.
- Amplio estrech elástico lateral, que da a la prenda un ajuste y amplitud de talla de gran confort general.
- Refuerzos anatómicos en las partes precisas.

- Cuatro amplios bolsillos cerrados con cremallera.
- Doble pecho cruzado totalmente en cuero.
- Cremalleras anchas de dientes, con estilo deportivo.
- Estrech elástico en el codo, que facilita la flexión del brazo y da a la prenda un gran confort.
- Refuerzos doblados y acolchados en los hombros.



Elegante forro de algodón-poliéster, acolchado en boata de aluminio térmico, con prespunte de adorno y refuerzos de piel en las partes más débiles. Amplio bolsillo interior, cerrado con cremallera. Amplio cuello anatómico con protección antidesnudamiento.

Con la garantía internacional de ALPHA DESIGN.

Una exclusiva de:



Cia.
Internacional de Promociones, s.a.
Avda. Meridiana, 354, 7ª planta
Tel (93) 312 00 61 (4líneas) - Barcelona 27

Otro producto distribuido por...

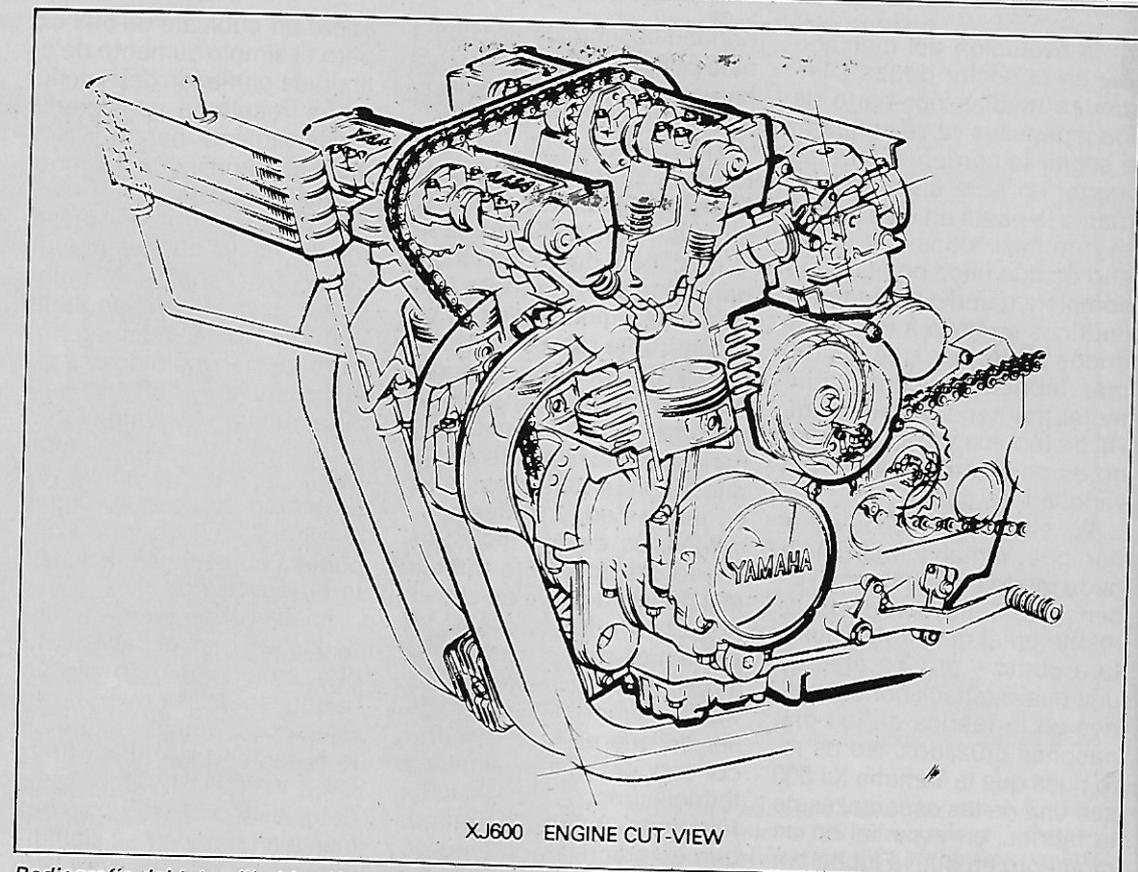


MOTO ESPAÑA

Yamaha XJ 600

XJ 600 se hallan casi al nivel de una «siete y medio», que es en realidad lo que pretendía Yamaha al introducir este nuevo modelo en el mercado. Los datos de fábrica hablan de unos tiempos de 4 segundos para la aceleración en los 100 metros y de una velocidad punta de 200 km/h. Unas cifras que hablan claro del comportamiento de este motor, de su alto régimen de giro y que por otra parte nunca llega a transmitir al piloto esas vibraciones que sería lógico esperar. Existen, es verdad, ligeras vibraciones a lo largo de toda la escala de cuentavueeltas pero son de mínima intensidad y no resultan molestas, aún en viajes largos.

A nivel de bastidor, todo ha sido modificado y este doble cuna de tubos de sección redonda lleva por primera vez incorporado el sistema monocross de suspensión posterior. Es muy parecido al empleado en las series RD con amortiguador De Carbón en posición vertical y cuyo reglaje de muelle se realiza a través de una cadena dentada que transmite el movimiento al amortiguador a través de una polea. En cuanto a la suspensión delantera se ha confiado en una simple horquilla con barras de 36 mm. de diámetro y de la que Yamaha ha huído de dotar de un complicado sistema anti-dive o de reglaje sofisticado del hidráulico. Aun así, las suspensiones son confortables y suficientes para un uso más deportivo que turístico puesto que esta



XJ600 ENGINE CUT-VIEW

Radiografía del tetra cilíndrico XJ 600 que parte del ya conocido de 550 c.c. pero todos los elementos «móviles» han sido rediseñados y adaptados al incremento de potencia.

moto, aun siendo una gran ruta tiene una caracter eminentemente deportiva.

Lo que más sorprende al pilotar esta XJ es su enorme manejabilidad, una moto que en seco da un peso en la báscula de 210 kg. Ello hace que en trazados de curvas la XJ se halle en su verdadero ambiente, en su especialidad y la sensación de seguridad que ofrece esta moto permite atacar realmente fuerte. El chasis es realmente neutro, sin reacciones incluso al provocarlas a velocidades de 180 km/h por

autopista, es decir, una moto que pisa «recto».

Buenos son también los frenos que Yamaha ha dispuesto en la XJ. Con las prestaciones de esta moto hace falta disponer de buenos elementos frenantes, y los tres discos de 267 mm. «terminan» realmente con las prestaciones. Incluso en mojado nos asombramos de la facilidad de evacuación del agua y su comportamiento en este elemento aunque lo más apreciable de sus frenos es su progresividad y exacta dosifi-

cación. Evidentemente, al tratarse de discos autoventilados muy parecidos a los de la XJ 900, queda claro que Yamaha no ha escatimado medios a la hora de pensar en los frenos.

Y para ofrecer una imagen más cuidada a la vez que mejor aerodinámica, Yamaha ha dispuesto en esta moto un semicarenado anclado al chasis como ya se hace en todas las series XJ y FJ además de una quilla inferior que evidentemente mejoran la penetración aerodinámica de este mode-

ELEMENTOS

COMPETICION

METRA

KIT
TOMBAS®

ASPAR

CAMPEON DE ESPAÑA DE VELOCIDAD 1982
50 c.c.

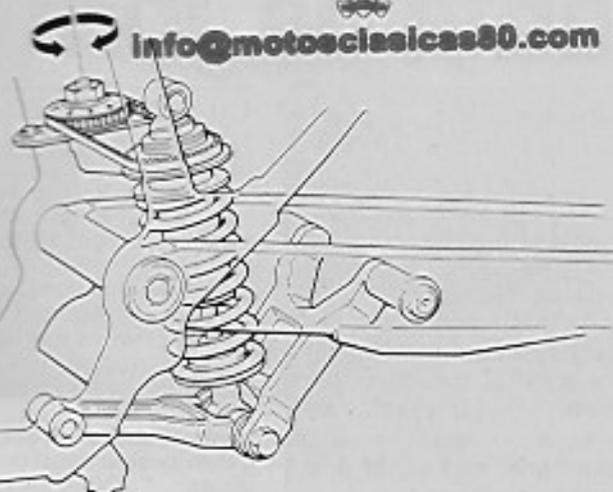
CAMPEON DE ESPAÑA DE VELOCIDAD 1983
80 c.c.

MECANIZACIONES Y TRANSFORMACIONES, S. A. Pasaje San Salvador, s/n
 Apartado Correos 58. CALDES DE MONTBUI (Barcelona). Teléfono (93) 865 13 56

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



XJ600 MXS. SHOCK ADJUSTMENT

El sistema monocross adoptado después de la serie RD, ahora en la XJ. El amortiguador es un De Carbón con reglaje a través de correa dentada.

lo que, a falta de poder realizar las pruebas de velocidad máxima, es casi seguro que puede inscribirse dentro de las más rápidas de su categoría, si no la más rápida. Lo que si es cierto es que escala con una facilidad increíble hasta la cifra máxima de 220 km/h en el velocímetro y su «explosión» a partir de 7.000 r.p.m. resulta evidentemente tan atractiva que sería una auténtica golosina para quienes buscan en nuestro país una moto más ligera y más deportiva que la ya popular XJ

650 con transmisión por cardan. Esperemos que Yamaha encuentre los argumentos necesarios para incluir esta moto en la lista de candidatos próximas a ocupar una plaza en el mercado español, especialmente ahora que es una moto actual y con unas características (manejable, ligera, fácil de pilotaje, relativo poco mantenimiento) que la convertirían en ideal para nuestro país.

H.V./C.B.

Ficha técnica

MOTOR:	Tetracilíndrico en línea refrigerado por aire, cuatro tiempos, DOHC, dos válvulas por cilindro, diámetro por carrera: 58,5 x 55,7 mm. Cilindrada: 598 cc. Compresión: 10:1. Potencia máxima 72 CV a 10.000 r.p.m. Par máximo: 5,5 mkg a 9.000 r.p.m. Cuatro carburadores Mikuni de 32 mm. Encendido transistorizado. Batería 12V/12A. Embrague multidisco. Transmisión secundaria por cadena.
CHASIS:	Doble cuna, horquilla telescópica delante, barras de 36 mm. suspensión posterior monocross con amortiguador De Carbón. Frenos: doble disco delantero de 267 mm. simple disco detrás 267 mm. Ruedas: 90/90 H 18 delante, 110/90 H 18 detrás.
MEDIDAS:	Distancia entre ejes: 1.430 mm. Longitud total 2.145 mm. Altura asiento 790 mm. Peso depósito lleno 211 kg. Capacidad depósito 18 litros.

TRESGUERRAS
ACCESORIOS PARA MOTOCICLETAS

C/ Mayor, 52
Telf. 248 14 28

MADRID-13

ABIERTO SABADO POR LA TARDE



PROMOCION PRIMAVERA MOTO USADA

VALORACION ESPECIAL MOTO USADA A CAMBIO DE NUEVA, DURANTE TODA LA PRIMAVERA 1984.

LAS MAXIMAS FACILIDADES DE PAGO CON MINIMOS INTERESES EN MOTOS NUEVAS, E INCLUSIVE SIN ENTRADA.

PRINCESA, 26. Tels: (91) 247 53 22 y 247 89 83.
GALILEO, 5-7. Tel. (91) 448 68 51.

MADRID

La promoción durará hasta el 21-6-84