

Yamaha R1

Del circuito a la
carretera

La Honda CBR900RR se acercó mucho al concepto de deportiva perfecta, pero Yamaha, con su R1, lo llevó al límite: un motor de 1.000 c.c. y 150 CV en el pequeño cuerpo de una 600, con las mejores suspensiones y frenos posibles: una auténtica moto de carreras para ir por la calle.

Jordi Aymami

Fotos: Francesc Montero/Santi Díaz

A finales de los años noventa las verdaderas deportivas que se podían comprar eran las 600 y 750, reflejo de las motos que competían en el Mundial de SBK, con la excepción de la Honda CBR900RR, que, teniendo a la exclusiva RC30 compitiendo en SBK, inventó el concepto motor grande en cuerpo de supersport, que resultó todo un acierto y fue la mejor deportiva de aquella época.

Kawasaki disponía de las ZXR-750 y ZX-9R, Suzuki de la GSX-R 750 y Yamaha de las YZF 750 y la Thunderace, todas ellas mucho más pesadas (la mayoría rondaba los 220 kg, más en el caso de la Thunderace) que la Honda (917 c.c., 128 CV y 185 kg en 1997).

En 1997, Yamaha sorprendió a todo el mundo al presentar su YZF 1000 R1, que mostraba como tarjeta de presentación unos increíbles 150 CV y 185 kg, con un motor de 998 c.c. muy compacto –gracias a colocar el embrague y el eje primario por detrás del cigüeñal y no a continuación– y una elevada compresión para la época 11,8:1. La alimentación era por cuatro carburadores, en una culata de 20V (5 por cilindro), de herencia Thunderace, y válvula EXUP en el escape, que optimizaba el rango de funcionamiento.

La parte ciclo constaba de un pétreo chasis Deltabox doble viga, horquilla invertida KYB de 41 mm y un largo basculante –gracias al corto motor– para mejorar la tracción, con una corta distancia entre ejes de 1.395 mm y frenos de 298 mm, con pinzas monoblock de 4 pistones. Las principales cotas se copiaron de la YZR500 del Mundial. La estética era espectacular, con su estilizada línea y sus dos faros rasgados, que crearon escuela.

UNA MOTO DE CARRERAS

Ligera, potente y de brutal respuesta, la primera de las R1 era una auténtica purasangre. Con una relación peso-potencia que se acercaba a la mítica 1:1 y una corta distancia entre ejes, la rueda delantera quería despegar con demasiada facilidad al acelerar.



De medidas muy compactas y potente motor de 998 c.c. y culata de 20 válvulas, la R1 ofrecía 150 CV para un peso de 185 kg, una relación peso-potencia excelente.

www.motoesclasicas80.com


motoesclasicas

info@motoesclasicas80.com



**Su precio en 1998 era
de 1.980.000 ptas.,
11.927 euros**



Las geometrías tan deportivas (24° de ángulo de dirección y 91 mm de avance) generaban nerviosismo en el manillar, por lo que muchos propietarios de esta primera versión le incorporaron un amortiguador de dirección. Realmente la nueva R1 no era precisamente una moto para novatos.

Estaba claro que la nueva moto de Yamaha era toda una deportiva, pero era necesario pulir su radical comportamiento y la primera evolución llegó en la versión del año 2000, aunque no fue muy exhaustiva. Se optimizó la carrocería, en busca de una mejor penetración aerodinámica y una mayor protección; se modificó la posición de conducción, al avanzarla para cargar más peso delante e intentar reducir el nerviosismo del tren delantero. Se hicieron algunos cambios en el motor para suavizar su brusca respuesta. En 2002 llegó la inyección electrónica, sustituyendo a los carburadores, y las camisas de los cilindros recibieron una mezcla de silicón y magnesio que mejoraba el ajuste y reducía la fricción. También se mejoró el sistema de refrigeración.

En cuanto al chasis, la versión de 2002 trajo un nuevo Deltabox más rígido, concretamente un 30% más respecto a la versión anterior. Los faros se hicieron más afilados y un piloto posterior de leds sustituyó al anterior.

La evolución consiste en superar la versión anterior, y así ocurrió en la de 2004. El motor aumentó de potencia y llegó la presurización forzada del aire con un Ram Air; un nuevo chasis, que ya no utilizaba el motor como parte estructural; nuevo basculante; frenos con pinzas de anclaje radial, escape con salida bajo el colín y faros con cuatro proyectores. Prácticamente se dijo adiós a los problemas endémicos de la R1.

Crossplane, la clave

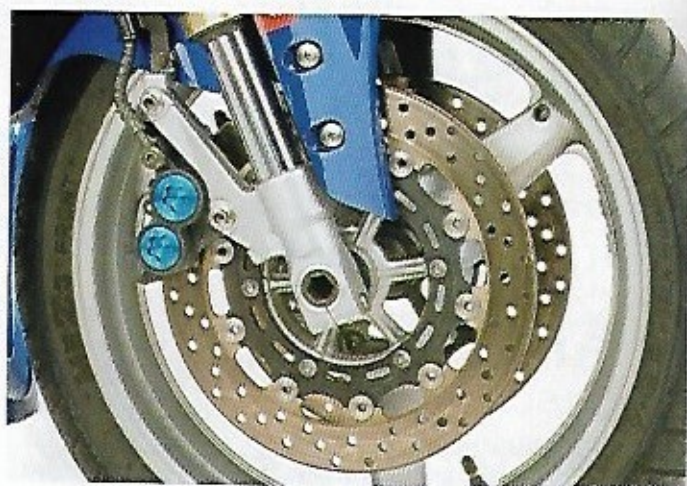
La R1 de 2007 había llegado hasta los 180 CV de potencia, con un peso en seco declarado de 177 kg, es decir que se había superado la mítica relación 1:1 de peso-potencia. Otra característica de esta versión es que se sustituyó la culata de 20V de las primeras ediciones por otra nueva de 16V. Esta moto ganó no solo en potencia, sino también en una mejor manera de entregarla. Sin embargo, Yamaha quería un motor todavía más contundente a medio régimen y así, en 2009, presentó un nuevo modelo con una distribución llamada Crossplane, con un ciclo de encendido similar al de un V4 (intervalo de encendido de 270°/180°/90°/180°) y de esta manera se consigue una respuesta mucho más lineal y se transmite mejor a la rueda trasera.

Aunque se declararon 182 CV, la verdad es que la potencia real decreció con respecto a la 2007-2008 y el peso total aumentó.

Yamaha creyó firmemente en su Crossplane y con el paso de los años mejoró en todos los aspectos y sigue montándose en las actuales R1.



La instrumentación era pequeña, muy deportiva, con su gran cuentavueltas.



Los frenos disponían de pinzas monobloque de cuatro pistones.

Motor: 4 cilindros en línea, refrigerado por líquido, 4 tiempos, DOHC, 20 válvulas
Cilindrada: 998 c.c.
Diámetro x Carrera: 74 mm x 58 mm (x4)
Potencia: 150 CV a 10.500 rpm
Par motor: 10,9 kgm (108,3 Nm) a 9.500 rpm
Compresión: 10,8:1
Alimentación: 4 Carburadores Mikuni
Caja de cambios: 6 velocidades, embrague en aceite
Tipo de transmisión: Cadena de retenes
Chasis: Doble viga en aluminio, tipo Deltabox
Geometrías: 24° y 91 mm
Basculante: Doble brazo en aluminio
Horquilla: Invertida KYB, 41/120 mm
Suspensión trasera: Monoamortiguador con sistema progresivo Monocross, ajustable en precarga y extensión
Freno delantero: Doble disco hidráulico, Ø 298 mm; pinza de 4 pistones
Freno trasero: Disco de 256 mm, pinza dos pistones
Neumáticos: 120/70 ZR17 y 180/55 ZR17
Dimensiones (La x Al x An): 2.035 x 1.095 x 695 mm
Altura asiento: 813 mm
Distancia entre ejes: 1.395 mm
Depósito: 18 litros
Peso en seco: 185 kg



Los dos faros rasgados, de tecnología Multiconvex, crearon escuela en las nuevas deportivas.