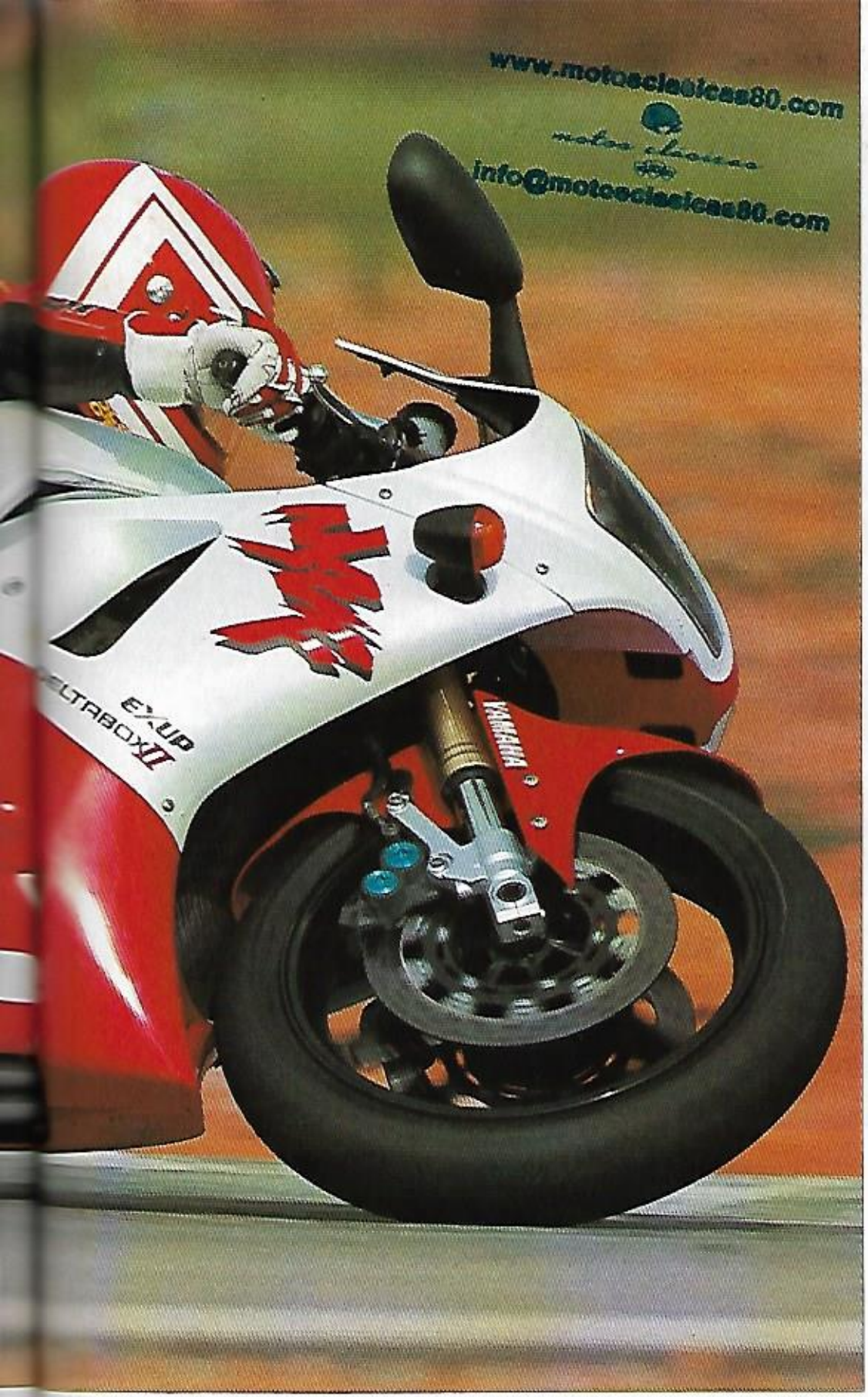
Tel. CONTACTO

EXCLUSIVA

# YAMAHA YZF 1000 R1

# ¡¡¡LA BOMBA!!!




**LA NUEVA YAMAHA YZF R1 ES TODO LO QUE SE ESPERABA DE ELLA, Y PUEDE QUE AÚN MÁS. ES TAN LIGERA COMO UNA 600, FANTÁSTICAMENTE POTENTE Y SE AGUANTA COMO NO LO HACE NINGUNA OTRA MOTO DEPORTIVA. ADEMÁS, ES LA MÁQUINA JAPONESA CON UN ASPECTO MÁS BONITO DE TODAS LAS QUE HAY EN EL MERCADO. LA R1 CREA SU PROPIA DEFINICIÓN DE LO QUE ES POTENCIA Y ESTABILIDAD, CONVIRTIÉNDOSE EN LA MOTO DEL AÑO.**

Olly Duke, Bike Magazine,.
Fotos: Francesc Montero

Comparada con ella, la Honda Fireblade parece pasada de moda, y la Kawasaki ZX-9R es casi aburrida. Ni la nueva Honda ni la nueva Kawasaki están a la altura de la Yamaha, que ha revolucionado esta categoría creando una máquina tan pequeña y pesada como una 600, pero con la potencia de una mil...

La presentación, que se hizo en el circuito de Cartagena, mostró la excelente estabilidad de la R1. Y el pequeño viaje desde Alicante hasta allí, a través de autopistas rápidas y con poco tráfico, nos mostró el terrorífico potencial del motor de esta moto.

## Sistema de propulsión

Más que un motor, la Yamaha monta un sistema de propulsión de 150 CV de potencia...

El motor de la R1 pesa solamente 63,5 kg, menos que cualquier bicilíndrico en V de su misma categoría, y es 9,5 kg. más ligero que el de la Thunderace. Es, también, el motor de gran cubicaje más pequeño en tamaño que jamás ha hecho Yamaha, lo que se ha conseguido, en gran parte, desplazando el eje principal del cambio, que está encima del cigüeñal, y el eje de salida del cambio, formando una estructura triangular. Normalmente este tipo de motor tiene los tres elementos alineados en un plano horizontal, lo que los hace más largos. Esta tecnología ya la ha empleado Yamaha en sus TDM y TRX 850, y parece que el futuro apunta en esta dirección para conseguir motores menos voluminosos.

Para poder acortar el motor, el filtro de aceite e intercambiador de calor están uno al lado del otro. El embrague y la caja de cambios están más arriba de lo que es habitual, para mantener la parte trasera del motor muy compacta.

Los cilindros tienen un recubrimiento cerámico, lo que elimina los recubrimientos normales y permite una mayor disipación de la temperatura. También reducen la fricción, lo que permite un funcionamiento a mayores regímenes sin problemas de exceso de temperatura en las culatas.

Yamaha continúa con su tecnología Genesis de cinco válvulas por cilindro, pero las ha hecho más pequeñas y las ha montado con menos inclinación, consiguiendo una culata de reducidas formas. Conjuntamente con unos conductos de admisión y salida de gases rediseñados, se mejora la potencia en medios y la respuesta del gas. Las válvulas más pequeñas hacen que los gases entren a más presión, mientras que la compresión del motor es mayor que la de la Thunderace.

El nuevo sistema EXUP está controlado, también, por un sensor de posición del puño de gas, que controla tanto la posición del puño como la velocidad a la que se abre. Gracias a este control del EXUP, cada vez más inteligente, y al nuevo encendido CDT,

se logra una mejora entre 4.000 y 8.000 rpm. que apoya lo conseguido en modificaciones del propulsor.

Los pistones son forjados, de 74 mm. de diámetro y poca fricción. Cigüeñal, bielas y pistones se han aligerado hasta conseguir un 22% menos de masa con respecto a la Thunderace, por lo que su capacidad de aceleración ha aumentado de manera sensible.

## Muy manejable

Yamaha ha hecho un esfuerzo extraordinario para conseguir un motor y una parte ciclo perfectas, pero también ha trabajado muchísimo la estética. El carenado angular, el colín hacia arriba, el chasis con aspecto de sólido moldeado y los faros amenazantes constituyen una rotura, que ya era hora, con la imagen doméstica de muchas deportivas japonesas. El aspecto de la R1 mejora cuando la ves con tus propios ojos que en fotos.

Yamaha escogió el circuito de Cartagena para mostrar la estabilidad de la R1. Se trata de una pista extremadamente revirada, con 14 curvas y solamente una pequeña recta, un sitio ideal para las deportivas de 600 c.c. Pero es que la YZF se encontraba tan a gusto en esta pista como en la autopista, a todo gas.

Las medidas de la moto son ideales para una dirección rápida y un buen trazado de las curvas. La distribución del peso es de 50% delante y 50% detrás, con la posición de conducción muy avanzada para mantener peso en el tren delantero, el lanzamiento de la dirección es de 24 grados y la distancia entre ejes, de 1.395 mm, la más corta de la categoría, aunque el basculante es muy largo (lo que se ha conseguido acortando los cárteres del motor en 81 mm. al colocar los ejes del cambio desalineados), para que la rueda delantera se mantenga pisando asfalto en las más duras aceleraciones.

La dirección de la R1, incluso a velocidades bajas, es muy ligera y puedes exigirle mucho al neumático delantero, sin preocuparte. Cualquier toque al manillar es suficiente para que cambie de dirección con mas rapidez de como lo hace cualquier 600 actual, y puedes rascar las rodillas por el suelo con completa confianza.

Como su centro de gravedad es muy bajo, la Yamaha parece más ligera aún que sus 171 kg. en seco, por lo que hacer pasar la moto por las eses de Cartagena era muy fácil. Lo mismo sucede en la carretera, donde la ligereza de la R1 puede que te tome, incluso, por sorpresa.

En las curvas largas, la moto se comporta de manera excelente, manteniendo la trayectoria y cambiando de dirección, sin quejarse. Esto se debe, en gran parte, a la buena distribución del peso, aunque también contribuyen a ello los semimanillares bajos, que fuerzan el peso del piloto hacia la rueda delantera.

## Solidez a toda prueba

Esta estabilidad excepcional se consigue gracias a una suspensión soberbia y a un chasis muy rígido. La horquilla invertida, de 41 mm, y los amortiguadores con presión de gas tienen todos los ajustes posibles, y pequeños cambios en ellos se convierten en apreciables diferencias de comportamiento. Empecé mi sesión de pruebas en la pista con los reglajes de serie, pero la rueda trasera me derrapaba con mucha facilidad. Mejoró mucho subiendo dos puntos la precarga e incrementando el hidráulico tanto en compresión como en expansión.

Gracias al buen funcionamiento de las suspensiones, la máquina se mantiene estable incluso si se frena muy fuerte; la horquilla no se comprime en exceso y el tren trasero no rebota.

**A 1.950.000 ptas. se podrá escoger entre la de "colores oficiales" Yamaha (blanco y roja) y "Yamaha France" en color azul.**

El chasis de la R1 es completamente nuevo, un Deltabox II, primorosamente construido con aluminio, formando una robusta doble viga más ligero de la que monta la Thunderace, y el motor actúa como refuerzo, para aumentar la rigidez. El motor se ha hecho más sólido incluyendo cilindros y cárter superior en una sola pieza. Dado que éste motor resiste buena parte de los esfuerzos que, deberían ser soportados por el chasis, la sección trasera de las dos vigas principales es más estrecha.

En la columna de dirección, el cojinete superior es de gran diámetro, lo que sirve para aguantar las terribles fuerzas que se generan aquí y para mejorar el tacto. Toda el área de soporte de la columna de dirección es muy sólida y extremadamente rígida.

Con toda la potencia del motor, se requieren unos buenos frenos, y los de la R1 son de los mejores. Las pinzas monoblock se han aligerado para reducir el peso no suspendido, son a la vez muy potentes y dosificables en todo momento, diría, más que las que montan la Thunderace. Las pinzas delanteras de cuatro pistones muerden unos discos de 298 mm. y jamás desfallecieron, ni aun en las sesiones "de carreras entre probadores" realizadas en el Circuito de Cartagena, en las que fueron maltratados a conciencia.

En la pista, los límites en curvas de la R1 los marcaban los neumáticos. Yamaha montó Metzeler MEZ-3, que se movían en exceso cuando se le aplicaba potencia a lo bruto y derrapaban al salir de las curvas con el gas soltando manadas de "CaVallos". Esto mejoró mucho ajustando la suspensión, pero aún debía ir con cuidado al dar gas. Los MEZ-3 son un modelo nuevo y van muy bien para circular por carretera, pero quien quiera meterse en serio y estrujar los 150 CV de la R1 en un circuito, necesitará cambiarlos por un compuesto de goma más blando, bastante más blando, y menos duradero para carretera. Cuando los MEZ-3 derrapaban, tenían la delicadeza de avisar antes, pero ni otros probadores ni yo nos encontramos cómodos con la rueda trasera queriendo adelantar a la delantera en las salidas de los virajes.

## En carretera

A pesar de que la posición de conducción es muy echada hacia adelante, muy deportiva sin compromisos de confort, no es muy incómoda para la carretera. Si vas despacio en carretera o circulando por ciudad, el peso cae en tus muñecas y las machaca, pero si vas rápido, es bastante cómoda. Vas echado casi encima de los relojes, al estilo de la Ducati 916 e, igual que en la Ducati, la pantalla baja te ofrece un mínimo de protección aerodinámica. Detrás del carenado hay suficiente espacio para las piernas de los conductores altos, y se puede apoyar el pecho en el depósito, que tiene una altura respetable.

No deja de ser irónico que Yamaha haya hecho una moto terriblemente radical cuando Honda y Kawasaki han decidido hacer sus máquinas menos deportivas

No hay duda alguna de que la R1 es una máquina muy superior a la última Fireblade o a la ZX-9R por lo que respecta a estabilidad. Su dirección es más rápida, se tumba mejor y tanto su chasis como sus suspensiones se comportan mejor.

También el propulsor (palabra nunca mejor empleada) de esta Yamaha es el mejor de su categoría. Se ha diseñado de nuevo, para que sea más compacto y ligero, mientras, al mismo tiempo, produce una respetable potencia, cifrada en 150 caballos.

Este cuatro cilindros en línea es de una finura impresionante, y es tan dócil, que empieza a tirar casi a partir del ralentí. La potencia sube progresivamente, aunque donde mejor se encuentra es entre 7.000 y 11.750 vueltas, lugar en el que está la línea roja.

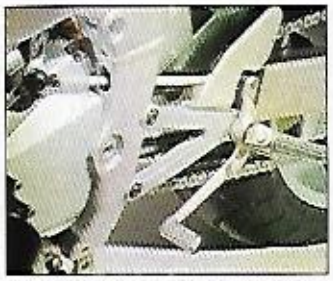
La respuesta del gas es soberbia en todos los regímenes. Incluso a 2.000 vueltas el motor ya responde bien, mientras a altas revoluciones, la potencia aparece de manera instantánea y fulminante cuando se gira el puño de gas. Los cuatro carburadores de 40 mm. se comportan de manera excelente y no tienen ningún bajón en toda la gama de revoluciones, lo que te permite en carretera apoyar la conducción en su zona intermedia y estirar el motor, que parece no tener fin, en marchas largas.

Hay tanto par motor que podría haber hecho todo el Circuito de Cartagena, de 3.480 metros, con solamente ocho cambios por vuelta, y en la mayoría del recorrido hubiese tenido bastante con dos marchas, Aunque el motor caiga por debajo de 5.000 vueltas, sigue habiendo suficiente par para acelerar fuerte a la salida de las curvas.

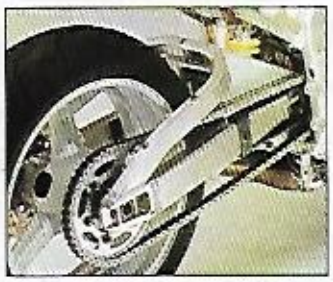
La fabulosa gama de medios y la extraordinaria potencia a altos regímenes hacen que este motor de 998 c.c. sea increíble. Es fácil levantar la rueda delantera entre dos curvas y la moto acelera tanto, que la adrenalina fluye a toneladas en la sangre, casi a dosis prohibidas...

La caja de cambios, de seis relaciones, tiene un funcionamiento muy preciso. Se cambia con solamente la más mínima de las presiones en el pedal y no es difícil hacerlo sin embrague. Si vas despacio, el accionamiento del pedal requiere más fuerza, pero sigue siendo preciso y no te quedas en falsos puntos muertos.

Puedo asegurar que la Yamaha es más rápida que la nueva Fireblade, probada en Misano, pero tendremos que esperar a una prueba comparativa para saber si también es más rápida que la nueva Kawasaki ZX-9R. Lo



**Para evitar reenvíos se ha tomado el camino más recto respecto al eje del cambio...**

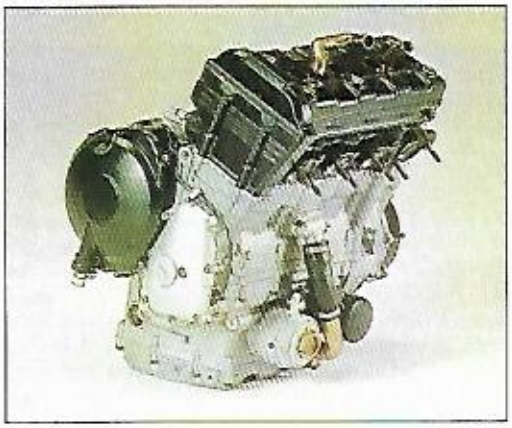


**El basculante es extremadamente largo, como en las motos de Gran Premio.**

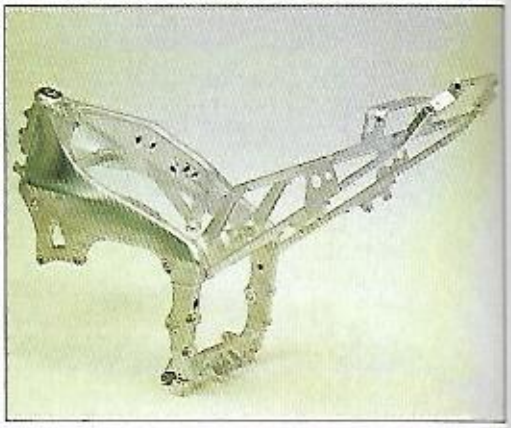
**El amortiguador trasero es multiajustable y permite 130 mm. de recorrido.**

**Las pinzas delanteras son Monoblock, de 4 pistones, y más ligeras que en la Thunderace.**

**Desprovista de sus fibras, la R1 sigue transmitiendo mucha fiereza... Al ser una deportiva radical, se ha prescindido de todo lo superfluo.**



**El motor se ha contenido en tamaño y peso, pero no en caballería... siendo capaz de rendir 150 CV a 10.000 vueltas.**



**El chasis es más ligero, sólido y robusto que el de la Thunderace, derivado de las YZR 500 de Gran Premio.**

nueva Kawasaki y la nueva Yamaha parecen tal para cual, pero es mucho más radical la superdeportiva moto de Iwata.

## UN MISIL TIERRA-TIERRA

Si la R1 es muy rápida en circuito, no lo es menos en la carretera. Hay tanto par motor, tanta potencia, tantos caballos, que casi nunca necesitas cambiar de marcha, ni siquiera para adelantar. A partir de las 7.000 vueltas, el motor salta hacia la zona roja como un tigre y convierte a la Yamaha en un misil. En la autopista pasé de los 270 km/h. con una facilidad asombrosa, y aún le quedaba mucha cuerda al gas y al motor. A esa velocidad de vuelo bajo, la moto saltaba en algunos baches y, por unas décimas de segundo, el motor subía de vueltas como si fuera uno de cross... De todas maneras, no es obligatorio estrujar el motor a fondo en carretera o autopista... por tu propia salud.

Ésta es una moto muy deportiva, por lo que el pasajero es alguien a quien no se ha tenido en cuenta. El asiento trasero es pequeño, duro y está en el segundo piso, no hay donde agarrarse y los estribos están muy altos; afortunadamente la posición no es mala del todo, el asiento es ancho y el colín te aguanta el trasero un poco cuando el conductor acelera y tú le arrancas la cazadora antes de bajarte en marcha...

Por primera vez, Yamaha ha montado un cuentakilómetros digital que se lee bien. El tacómetro está delante de los ojos del conductor y domina el tablero. Las luces pilotos se ven con dificultad durante el día, mientras que los espejos son buenos y no vibran.

El acabado de la R1 es excelente. Hay detalles, como la tija superior, negra, los soportes de los estribos, pulidos y las levas de embrague y freno, completamente ajustables. Los anclajes del carenado son discretos, los semimanillares tienen unas bridas delicadamente trabajadas y la pintura parece excelente.

Es una máquina cuyo propietario estará orgulloso de ella. Es lo más parecido a la distinción de una Ducati 916 que jamás ha hecho una fábrica japonesa... pero a "sólo" 1.950.000 ptas., que son 30.000 menos que la nueva Ninja 900.

Yamaha dice que será una máquina muy competitiva en la calle y en las tiendas, y confían en vender toda su producción, pues no tendrá rival... Yamaha Motor España ya tiene listas de espera hasta el mes de marzo, por lo que la R1 ya es un éxito antes de llegar a las tiendas.■

## FICHA TÉCNICA

| | |
|---|---|
| Motor tipo | 4 cil. 4T LC DOHC 20V Exup |
| Diám. x carr. | 74,0 x 58,0 mm. x 4 |
| Cilindrada | 998 c.c. |
| Potencia máx. | 150 CV a 10.000 rpm. |
| Par máximo | 11,0 kgm. a 8.500 rpm. |
| Alimentación | 4 Mikuni BDSR 40 mm. |
| Arranque | Únicamente motor eléctrico |
| Caja cambios | 6 relaciones |
| Trans. secund. | Cadena sellada retenes |
| Tipo chasis | Deltabox II doble viga de aluminio con el motor suspendido |
| Basculante | Tubo de aluminio rectangular con refuerzos superiores |
| Sus. delantero | Horquilla invertida multiajustable 41/135 mm. |
| Sus. posterior | Amortiguador multiajustable 130 mm. |
| Freno delantero | 2 discos 298 mm. pinzas 4 pistones |
| Freno trasero | 1 disco 245 mm. pinza 2 pistones |
| Neumáticos | 120/70 ZR 17 y 190/50 ZR 17 |
| Largo total | 2.035 mm. |
| Distancia ejes | 1.395 mm. |
| Altura asiento | 815 mm. |
| Peso en vacío | 177 kilos |
| Dep. gasolina | 18 litros |
| Precio | 1.950.000 ptas. |
| Garantía oficial | 2 años M.O. y piezas |
| Importador | Yamaha Motor España 93 860 29 00 |