

Yamaha FJ 1.100 «F» Yamaha XJ 600 «F»

prueba racing

# Jaque mate

¿Dos monstruos de las carreras de serie?; ¿dos superbikes con presupuesto ilimitado para arrasar en el campeonato?; ¿dos motos con demasiada suerte?; ¿dos pilotos excepcionales que han sabido llevar dos motos por encima de sus límites?; ¿qué «fuerza secreta» empuja a un hombre solo a convertir dos ingenios de absoluta serie en armas superiores a las demás?

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



*motos clásicas*

1980-2010

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



**P** PRIMERA carrera de las Series '84. Jarama. Como cada año, José M.<sup>a</sup> Folch, el patrón de «Folch Endurance» de Reus, pasea por los boxes sonriente y preocupado, feliz y nervioso a la vez, como un niño con zapatos nuevos que no se atreve a andar.

Este hombre me desconcierta. Sus grandes dosis de optimismo se tornan a veces,

de repente, en profundas dudas. Pero le entiendo. Son infinitas sus llamadas, a lo largo de todo el año, a nuestra redacción preguntando detalles de los reglamentos, fechas, novedades, comentando ideas, haciendo sugerencias, siempre terminando con «val, val, molt be» y «adeu».

Es, no cabe duda, uno de los personajes más característicos de las Series, un hom-

bre que vive el mundo de las carreras únicamente para las Series (antes también el campeonato de resistencia). «Yo, si no hubieran Series, no haría nada, t'ho juro, es lo único que me motiva para seguir preparando motos» —me comenta— (siempre en catalán; es muy difícil conseguir una conversación seguida con este hombre en castellano siempre se descuelga

cuando no te das cuenta, en su lengua) paseando por el Jarama en nuestro primer encuentro del año. «¿Com ho veus això, que te parece la mil cien?» Luego me repite aquella frase que ya me dijera al final de las Series la pasada temporada. «Este año vamos a ganar en Siluetas. Y espera a ver la seiscientos, es un tiro. Además he preparado otra para Cano...» Pero Folch,

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clásicas

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)





*La F1 1100, la reina de la carretera y también de la pista... en manos de Mingo O'R la pasada temporada en la F1 S de las Series.*

¿cuántas motos has traído este año? —le interrumpo—. «Pues cinco motos, *noí*, cinco! Fíjate bien, que si este año no ganamos, para mí será un golpe muy fuerte. ¿Tú sabes lo que hemos estado trabajando? Mira, llevo tres días casi sin dormir, bueno, esta noche nada, para tener a punto la *mil cien*. Y llevamos trabajando en las *seiscientos* todo el año. Hemos ganado muchas vueltas sobre el motor de serie. No creo que las Pantah nos cojan.»

Me sigue desconcertando, porque al final de la pasada temporada, este hombre de Montbrió, antes de decirme que iban a ganar «este año sí» las Series, se hallaba en un momento crítico y pensaba dejarlo (no me extrañaría que ahora estuviese pensando también lo mismo). «Pocas carreras, mucho dinero en tiempo y material y a veces no compensa...»

Luego, el pasar de los meses, las llamadas telefónicas te iban descubriendo que Folch *Endurance* hervía de actividad, ese hombre se vuelve loco literalmente a medida que se acercan las fechas de la primera carrera y deja de vivir normalmente para transformarse en un inquieto, nervioso pero muy astuto preparador que es capaz de soltar nada menos que cinco motos en el ruedo de una sola temporada de las Series y ganar dos categorías.

## La temporada '84

Esta edición de las Series se resume muy fácilmente a la hora de hablar de la Escudería Folch: victoria en *Siluetas* y victoria en F-2. Los pilotos: Mingo Gil y José M.<sup>a</sup> Rosa. Las motos: una Yamaha FJ 1.100 y una Yamaha XJ 600. El resto de la armada la componían una XJ 900 *Siluetas* y otra *Proto* (derivada de la moto de Resistencia) y una segunda XJ 600. El piloto de refuerzo esta temporada (para *Prototipos* y F-2) sería Juan Cano.

Ha sido una temporada triunfal para el preparador de Reus, la recompensa tanto tiempo buscada por el esfuerzo dedicado a unas carreras «distintas», en las que él fue

el primero en creer, la única forma de competición dentro de la velocidad a la que considera vale la pena dedicar dinero y tiempo y buscar un piloto experimentado para correr, puesto que todo ello repercute en un mercado de la moto de calle que interesa a todos y en el que él trabaja todos los días.

No hace falta decir que la popularidad de las Yamaha FJ 1.100 en nuestro mercado, así como las XJ 600 se han debido en gran parte al éxito que ambas motos han tenido en las Series este año, porque aunque las motos debían venderse solas en principio, ello ha supuesto un buen apoyo publicitario para la marca, más cuando tanto en una como en otra fórmula la competencia era numerosa y no precisamente débil.

La fama de Folch como preparador era ya incuestionable antes de este doble triunfo, sin embargo ahora, tras haber situado dos motos en la cabeza de dos fórmulas y una tercera en tercer lugar de la Fórmula 1-Siluetas (además de la quinta plaza de Juan Cano en *Prototipos*) su esfuerzo habrá servido para que de ahora en adelante otros preparadores piensen seriamente en organizar un equipo de cierta envergadura —vía su representación de una marca japonesa— para hacerla frente el próximo año en las Series, que es en definitiva uno de los objetivos, que se persigue: la participación de todos, incluidos los preparadores que pongan su confianza en nuevos pilotos, que de otra forma no tendrían posibilidad de ser descubiertos.

El caso de la escudería Folch es algo distinto, en el sentido de que todos sus pilotos eran conocidos aunque, aparte de Rosa, tanto Gil como Cano era la primera vez que actuaban en su equipo, dando a demostrar que las Series han adquirido el suficiente interés como para que empiecen a producirse en este «campeonato» también, trasvases importantes de pilotos importantes.

No voy a entrar aquí en detalles más delicados como son los económicos, que indudablemente son parte tam-

bién decisiva en estos fichajes, y que hacen que hombres como Gil abandonen al final de una temporada gloriosa el seno de un equipo, en este caso el de J.M. Folch. Son problemas, en cualquier caso, puramente personales entre piloto y jefe de equipo, algo a lo que estamos muy acostumbrados en este mundillo. Sólo deseamos que Mingo Gil, «estrella» insustituible de las Series, siga el próximo año en cualquiera de las Fórmulas grandes, puesto que ha demostrado esta y la anterior temporada que es capaz de ofrecer una auténtica lección de pilotaje sobre motos de serie o derivadas de ellas, caso de la Nicco Bakker del pasado año con la que se adjudicó el título de *Prototipos* con el auxilio de la escudería Central Park de Barcelona.

Mingo Gil, ha demostrado en estos dos años que sobre una moto bien preparada con un mínimo de potencia y estabilidad es capaz de ser imbatible. La muestra más clara ha sido esta temporada, en donde de ocho mangas no ha perdido ni una y todas ellas con absoluta superioridad, repartiéndose el trabajo de acosarle la revelación de esta temporada en *Siluetas*, Mariano Urdin, que con la Suzuki GSX 1.100 de Moto Acción estuvo siempre en los puestos de cabeza terminando segundo en seis mangas; y José Manuel Rosa, el «otro Folch» polifacético y rápido piloto que además de conseguir el título en Fórmula-2 se situó tercero en *Siluetas* sobre la XJ 900.

La FJ 1.100 llegó justo a tiempo para la primera carrera de las Series en el Jarama, a punto para evitar que Gil tuviese que batirse con la que tenía que haber sido su moto primera, una XJ 900. Hubiese sido interesante ver en acción a un plantel de no menos de 5 pilotos con motos prácticamente iguales: Gil, Rosa, Fernández de Nicolás, M.A. Cortes (aunque salió con una RD, tenía también una XJ 900) y la Suzuki de Urdin y la Guzzi de Sixto Martín y un largo etcétera... ¿Qué hubiera sucedido?

Yo, antes de probar la FJ 1.100 de la escudería Folch, hubiera apostado por cualquiera de ellos; después de

probar esa excelente moto si go pensando que Gil tiene un virtuosismo especial para pilotar motos de serie, algo parecido al caso Cardús.

La temporada de Fórmula-2 no podía haber sido más reñida. La eterna lucha entre las Montesa y Ducati Pantah se convirtió este año en un duelo Yamaha-Ducati gracias al cambio de reglamentación que ampliaba la cilindrada a 600 c.c., dando entrada a motos mucho más actuales como son las nuevas Pantah 600, las Yamaha XJ 600 y también a las Kawasaki GPZ 550 aunque al final éstas brillaron por su ausencia, lógico hasta cierto punto al ser el potencial de las Pantah y Yamaha muy superior como se demostró ya en la primera carrera.

Una vez más, la escudería Folch fue la encargada de situar a sus peones en primera fila para intentar demostrar que las Yamaha 600 eran superiores a las Ducati. El encargado de defender esta idea sería José Manuel Roca, ayudado en ocasiones por Juan Cano sobre esta XJ 600 prácticamente idéntica. Sin embargo, salvo en la última carrera del Jarama donde Cano vencería en una de las mangas, las demás fueron un trabajo en solitario de Rosa frente a las potentes y rápidas Pantah de Faló Fernández, de la escudería «CC Motos» de Oviedo y la de Mingo Pares, preparada por Francisco Castellanos. Mingo conseguía al final una merecida segunda plaza en la clasificación final, aunque lo mismo hubiera merecido Faló, sólo que la mala suerte pareció perseguirle en los momentos más delicados. Pero centrándonos en la Yamaha de Rosa, si echamos un vistazo a la temporada, el título lo conseguiría como fruto de cuatro primeros puestos y un segundo. Detrás suyo, nada menos que cinco Ducati encontramos en la general, lo cual equivale a decir que lo de Rosa ha sido una auténtica lucha en solitario en toda clase de circuitos y de condiciones, un mérito que hay que repartir a partes iguales entre Folch, Rosa y la XJ 600 (SEMSA-Yamaha que pellizque aquí su parte).

Es evidente que si Faló no

hubiese roto la cadena en el Jarama, no se le hubiese enganchado el cable del gas, cayéndose y privándole de participar en ambas mangas, la cosa hubiera sido muy seria para la rápida XJ 600 de Rosa. Pero... nunca se sabe y más conociendo a Rosa que es capaz de hacer andar la XJ 600 hasta acercarse a los tiempos de F-1 P (el y Cano rodaron en el 1,40 en el Jarama en la última carrera, 3 segundos más rápidos que Gil y la FJ 1.000). El admirable Faló Fernández, cuando finalizó la primera prueba en el Jarama de las Series donde terminaría segundo en ambas mangas con su Pantah exclamó: «...es que esa moto anda como un tiro!». Nada más cerca de la verdad...

## ¿Secretos?

Mucho se ha hablado esta temporada de quién estaba detrás de la escudería Folch. No es ningún secreto que la propia marca ha observado muy de cerca la evolución de este equipo (y el de otros cuando la ocasión se ha presentado) y tampoco es ningún secreto que los consejos «indirectos» de fábrica habrán influido técnicamente en el éxito de sus motos. Sin embargo, la gran duda que me asaltaba a lo largo de toda la temporada acerca de si la gran superioridad de la FJ 1.100 con Mingo Gil a los mandos, era algo más que obra del piloto y un motor aparentemente de serie, quedó totalmente despejada cuando pudimos probar la moto en el Calafat.

La sorpresa que surgió en el circuito de la Ametlla vino precisamente de la «otra» ganadora, la XJ 600, una moto que sirvió para poner en auténtica perspectiva lo que nosotros creíamos como una super-moto (la FJ 1.100) cuando en realidad lo que se mostró como una moto muy interesante fue la más pequeña del equipo Folch.

Ello nos llevó a pensar que la superioridad de la FJ 1.100 no lo es tanto de la moto como del propio piloto, Mingo Gil, a quien una moto perfectamente puesta a punto con un motor con gran potencia, con una curva realmente pla-



J.M. Rosa (a la izquierda) y Juan Cano nos acompañaron en esta prueba en el Jarama. Dos hombres que saben hacer andar fuerte a la pequeña XJ 600.

na permitió demostrar todo su saber y conocimiento sobre bre dos ruedas.

Tampoco es ningún secreto que la Yamaha FJ 1100, de serie, goza de notables ventajas —o al menos, «virtudes»— sobre las demás superbikes de serie, para ser en manos de un buen piloto un arma fácilmente dominable, estable y también rápida. Basta echar una ojeada a nuestra «prueba a fondo» del mes de julio del pasado año. Aquella Yamaha todavía nos tiene sorprendidos, las cifras del Banco de Pruebas no eran para menos: 125 auténticos CV. a 9.780 r.p.m., con una curva que a 5.000 vueltas nos daba ya 60 CV, pero lo increíble era su tremendo par, que daba casi su valor máximo apenas traspasadas las 4.500 r.p.m. (9 mkg.) (valor máximo 10,04 mkg. a 8.250 r.p.m.) Ello nos sitúa pues, frente a una moto excepcional, dotada de un robusto chasis y basculante, 252 kg. de peso para una tetracilíndrica «mil cien», bajita, ágil y con unos gruesos neumáticos (120/80-16 delante y 150/80-16 detrás) que se ha mostrado como un gran «regalo» ante la nueva reglamentación que exige neumáticos

de calle para la Fórmula Siluetas.

Con ello no quiero desmerecer la labor de Folch y su equipo en la puesta a punto de esta vencedora, simplemente reconocer que una buena arma, si no excepcional, supone para cualquier preparador y más para un piloto, mucho trabajo ganado y menos trabajo —siempre arriesgado— de experimentación, especialmente a las puertas de una nueva temporada, como fue el caso de la FJ 1.100.

Pocos secretos hay en la FJ «racing» de Gil. La moto en sí es ya una obra maestra, más propia de una moto de carreras que de una máquina de calle. El chasis es un robusto doble cuna de acero de sección rectangular que abraza el motor al estilo Bimota, de la que recoge también la técnica de la pipa de dirección «tirada» y no «empujada» como es casi siempre habitual. Ello quiere decir que los dos gruesos brazos laterales del chasis se prolonga por delante de aquella, estando esta sujeta por mediación de varios tirantes en forma de estrella. El resultado es un chasis muy ancho y muy bajo.

Gracias a la adopción de una suspensión posterior monocross de flexibilidad variable pero de amortiguador extracto, el asiento puede ser colocado realmente bajo (780 mm.) lo que facilita la manejabilidad de la moto a pilotos de pequeña estatura y resulta un problema menos a solucionar cara a su preparación para correr.

En este apartado, la FJ «Folch» se mantiene en todo dentro de la estricta serie, únicamente se ha recortado la cúpula para evitar vibraciones y proporcionar una mejor aerodinámica que la original que producía una notable turbulencia entre la pantalla y el casco del piloto. De todas formas, a nivel de aerodinámica, las Series son poco preocupantes siendo únicamente la recta del Jarama —y sólo para motos muy iguales, caso de las F-3 ó las Pantah— donde realmente un buen carenado puede demostrar su eficacia.

El mayor trabajo de modificación exterior se ha hecho a nivel de estribos, cambiándose los originales por un juego Speed Fiber mucho más retrasados con la consiguiente variación de anclaje del



Dos preparaciones Foch, FJ 1100 y XJ 600 que han dado a Yamaha dos títulos en las Series '84.

cambio y pedal del freno. Las pastillas son las obligadas Galfer que prácticamente todo el mundo equipa en las Series y el manillar es el original pero recortado. Los neumáticos son en ambas ruedas Pirelli Phantom que han dado excelentes resultados esta temporada.

En cuanto a la mecánica, dado que el reglamento no admite preparación alguna sobre el motor, únicamente se pudo trabajar con el escape, sustituyéndose el conjunto de serie «cuatro de dos» por un «cuatro en uno» que mejoró algo la respuesta en altos, punto éste que con una nueva carburación, permitió a Folch exprimir la FJ hasta 12.000 r.p.m. en casos apurados, aunque la raya roja se encuentra en la marca de las 10.000 r.p.m., punto de máxima potencia del motor, y donde posiblemente con todo equilibrado y bien afinado pueden haberse ganado algún CV. más con respecto al motor de serie.

Este mismo motor había sido el que llevaría a Gil, Rico y Cano a la tercera plaza en Montjuic el mismo año, después de haber conseguido ya la primera doble victoria en el

Jarama en la primera prueba de las Series. En aquella ocasión se había montado unos árboles de levas especiales (que daban cerca de 140 CV), llantas para neumáticos slick, frenos Brembo y latiguillos Aeroequip, además del cuentavuelvas de la XJ 650.

### Explosiva XJ 600

A la Yamaha XJ 600 le sucede algo parecido a la FJ 1.100. Su aparición en el mercado supuso una revolución en su cilindrada puesto que se reveló como una moto de unas prestaciones excepcionales, casi equiparables a las una 750 e incluso sobrepasando a alguna de ellas. Basándose en el motor tetracilíndrico en línea de dos válvulas por cilindro y 550 c.c. de la gama, Yamaha amplió la cilindrada a 598 c.c. (58,5 x 55,7 c.c.) y le dotó de unas «enormes» válvulas de 27 mm. en el escape y 31,5 mm. en la admisión, con cuatro carburadores Mikuni de 32 mm. Para que el motor fuera lo más estrecho posible, el alternador se situaba detrás de los cilindros. En nuestra prueba efectuada en el pasado més de ju-

lio, de nuevo apenas pudimos creernos lo que el Banco de Potencia de nuestra revista declaraba a la hora de hacer la prueba de potencia: 73,5 CV. a 10.150 r.p.m. con un par de 5,37 mkg. a 7.000 r.p.m. unas cifras que dejaron «pequeñas» a las de la Kawa GPZ 550, la reina hasta entonces de las medias cilindradas y más aún la de su antecesora y moto del año en España, la Yamaha XJ 650 tetracilíndrica con transmisión por cardán.

Dotada de un buen chasis en cierta medida inspirado en el de las RD 350 y un robusto basculante de acero de sección rectangular con monoamortiguador De Carbon, la XJ 600 arroja en la báscula 211 kg. en orden de marcha (que en la moto de Folch se habían rabajado con seguridad), teniendo ante nosotros una buena arma en potencia para hacer frente a las potentes Pantah de Fórmula-2.

Sin embargo, el motor Yamaha es un propulsor de altos vuelos, que respira y «contesta» bien a partir de 6.000 r.p.m. como mínimo. Por ello Folch jugó con la baza de incrementar la zona de régimen máximo, para sacarle el máximo partido a su motor «arri-

ba». Ello supuso encontrar dos pilotos que supieran hacer andar este motor siempre por encima de un mínimo de r.p.m.

La preparación del motor se dirigió en un principio a un pulido a fondo de las culatas. Luego se trabajó a fondo con los escapes, el gran secreto de este motor según contaba J.M. Folch, y una carburación adecuada a la nueva «respiración» variando los diámetros de los chiclés. El resultado fue un motor que era un proyectil, llegaba con asombrosa facilidad a las 12.000 r.p.m. (donde este motor da unos buenísimos 60 CV.) pero rompía al menor descuido del piloto. La cosa es fácilmente comprensible. A 10.000 r.p.m., donde el motor de serie tiene la zona roja, con un diámetro por carrera de 58,5 x 55,7 mm., la velocidad lineal del pistón es de 18,56 m/s. y a 11.000 r.p.m., de unos peligrosos 20,42 m/s. No hace falta hacer más números para ver lo que significaría una escapada de marchas a 11.000 r.p.m. o mantener las 12.000 r.p.m. por la recta del Jarama.

Tras varias roturas, Folch tuvo que optar por no tocar las culatas y limitarse a los

escapes y la carburación con lo que logró igualmente esas 2.000 r.p.m. de más, aunque dando una estricta orden a sus pilotos: mantenerse por debajo de las 12.000 r.p.m., de lo contrario el motor terminará rompiendo.

El resto de la moto ha sufrido también importantes modificaciones. Aunque se mantiene la horquilla de estricta serie (barras de 36 mm., las mismas de la 650) y el puente de horquilla, Folch ha cambiado radicalmente el comportamiento «ligero» de la moto de serie montando una ancha llanta de 2 x 75 delante, con lo que adquiere una extraña manejabilidad a baja velocidad, uno de los puntos más conflictivos a la hora de hacerse con la moto, como veremos más adelante.

El resto de la preparación incluye unos estribos más altos y retrasados así como las palancas de freno y cambio (Speed Fiber), pastillas Galfer en los frenos, latiguillos Aeroequip, la eliminación de la caja de filtro y el acoplamiento de las gomas de los carburadores de las XJ 900 porque admiten mejor la nueva carburación. En cuanto a las bujías se montan unas NGK frias D-10-ES.

## FJ 1100: de la caja al podium

Recuerdo los primeros momentos de escepticismo al presentarse en la primera carrera la FJ 1100 de Mingo Gil. La estampa del menudo, pero fino piloto de Monbrío, no contribuyó desde luego a darle una imagen agresiva a la FJ 1100 de serie que se estrenaba prácticamente al mismo tiempo que salía en las tiendas.

Estábamos viviendo los primeros momentos de una nueva época en el mercado de la moto japonesa y la llegada de la FJ 1100 supuso para nuestro país la mayoría de edad en cuanto a la importación japonesa se refería, puesto que Yamaha comercializaba en España una moto al mismo tiempo que en Europa, y además, ¡vaya moto!

Sin embargo, esa nueva era de motos grandes, chasis ri-

gidos, suspensiones de pelicula y en general con un gran atractivo por su estampa deportiva, llevó a cierto engaño al público, tomándose algunas motos por lo que no eran. Así, la FJ 1100 que parecía una auténtica pura sangre de las pistas no era sino una «sporting tourer» sin ninguna pretensión en la pista.

Y eso debía quedar claro desde el primer momento porque pretender que a la primera de cambio una moto así ganara las Series hubiera hecho reír a más de un japonés. Sin embargo, esos mismos japoneses pusieron luego cara de sorpresa ante lo que era obvio. Además de una super-tourer deportiva, era también una buena moto de carreras... bajo ciertas circunstancias.

Y vuelvo aquí sobre el hecho de que aunque nunca declarado abiertamente, la FJ 1100 era de hecho una moto, digamos que semiformal por cuanto se dispuso de ayuda indirecta de SEMSA-Yamaha, algo que el próximo año es muy probable que ocurra con todas las marcas japonesas en nuestro país. Tenemos noticia ya de que Puch-Suzuki prepara su ataque en las Series lo mismo que Honda y es de suponer que Kawasaki vía Derbi hará lo mismo, aunque todos ellos de forma indirecta a través de concesionarios más o menos experimentados.

Así, cuando José María Folch bajó la FJ 1100 del furgón de Folch Endurance, sabíamos que nos íbamos a enfrentar con una moto muy interesante, una moto de estricta serie, al margen de los detalles autorizados por el reglamento técnico de las Series, pero con ocho victorias a sus espaldas, victorias fáciles pero que contaron para ello con la «ayuda» inestimable de un joven piloto, virtuoso de las superbikes de serie o preparadas que se llama Mingo Gil.

Cuando Alan vió la moto por primera vez dijo que aquello es precisamente lo que están buscando hacer en Inglaterra, algo parecido a las Siluetas aunque con autorización de neumáticos de carreras y que la FJ era la moto que más le interesaba para el planteamiento en G.B. de esta fórmula.

Y es que una de las cosas más positivas de la categoría Siluetas esta temporada ha sido la de poder reflejar estéticamente en la pista la «silueta» de las motos de calle, reforzada esta imagen por el hecho de haber conservado los neumáticos de calle y haber acercado al máximo el comportamiento de la moto en la pista con el de fuera de ella.

Pocas motos hay en estos momentos, a excepción de la Yamaha RD 500 LC que precisen tan poca preparación (ni siquiera rebajar unos milímetros el asiento) para poder rodar cómodamente con ella en la pista. Los estribos retrasados y el escape «cuatro en uno» es todo lo que hace falta para meter a la FJ 1100 en la Calafat, Jarama o en las cuatro esquinas de los circuitos urbanos.

El manillar, algo recortado de las puntas es el de serie y la postura sobre la moto es prácticamente la misma. Incluso se conserva toda la instalación eléctrica con el piloto trasero incluido. Es obvio que no se ha buscado jamás el rebajar peso porque sobran CV. por todos lados para las carreras en las que ha participado.

Por todo ello es quizá la moto «de carreras» de más fácil adaptación para el piloto que pueda encontrarse. Aun siendo fácil, la JJ-Cobas/BMW, la FJ1100 es como si hubieras andado con ella toda la vida, un aspecto muy importante a la hora de enfrentarse con 125 CV. y cerca de los 250 Kg. de peso (algo menos que la de serie que pesa 252 Kg. con depósito lleno) en una pista.

Con dos magníficos días por delante para probar una decena de motos, entre ellas las JJ y las Kobas además de la Derbi de G.P., iniciar con la «Silueta» victoriosa quizá era como empezar la casa por el tejado, pero la expectación que rodeaba a esta moto obligaba a no tener su motor por más tiempo parado en boxes.

Instrucciones de Folch: «No hace falta que estires las marchas, aunque puedes pasarla de 10.000 r.p.m. El freno trasero es algo delicado, cuidado con él.»

Botón de arranque, inme-

diatamente el cuatro cilindros de 16 válvulas emite un sonido cautivador. El «cuatro-en-uno» construido por Folch parece ser el corazón de esta moto en la pista y por su sonido de auténtico Fórmula-Uno te olvidas que estás sobre una moto de calle. Los mandos, respetados los de origen, funcionan con la misma suavidad que en la moto de calle, el cambio retrasado y el freno también echado hacia atrás son cómodos de manejar y muy preciso el primero. Recuerdo que la primera cosa que me dejó K.O. al probar por primera vez la Yamaha que nos dejó Cortes en Madrid fue el tacto del freno delantero. Veremos en la frenada al final de recta...

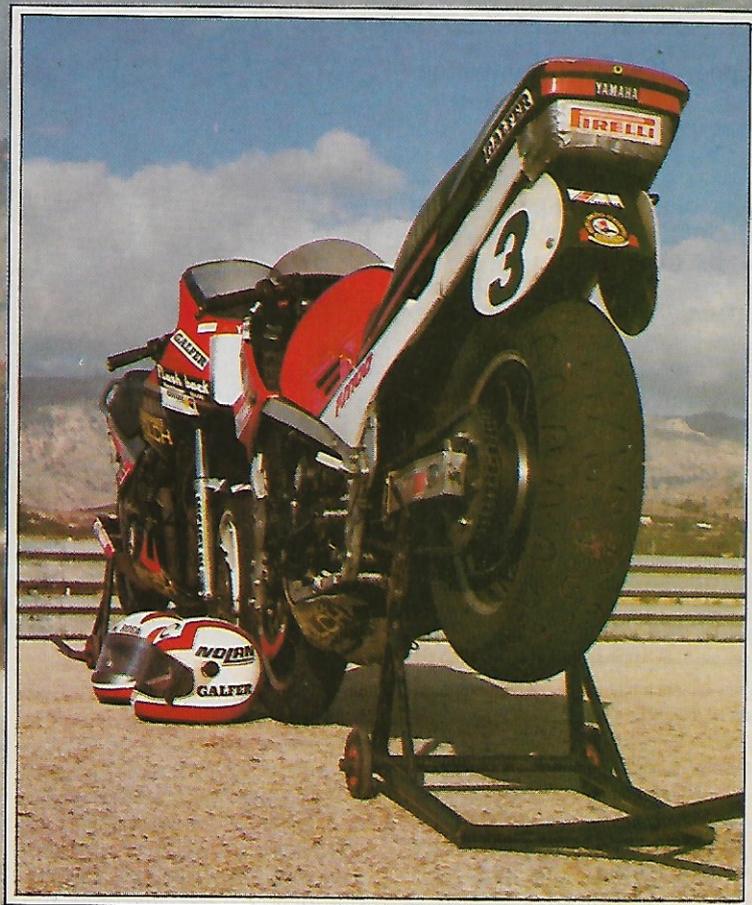
Ya en la primera vuelta, la FJ te envenena del todo. La razón es muy sencilla. ¿Nunca has soñado con una superbike con un tacto de potencia al puño instantánea, pero teniendo siempre la sensación absoluta de control y además montado sobre una moto ligera, bajita y en la que la postura sobre ella no condiciona tus reflejos en la pista? Pues esto es nada más y nada menos la sensación que te proporciona la FJ 1100. Gracias a ello puedes dedicarte en cuerpo, alma y «puño» a estudiar una moto a fondo. Las primeras vueltas revelan ya un par de detalles de esta superbike. La potencia instantánea a un régimen irrisorio. La respuesta en segunda, en el ángulo después de la bajada de final de recta es de proyectil, llevo el motor a 3.000 r.p.m. y sube como una exhalación hasta 8.000 antes de cambiar a tercera y cuarta. Pero puedes hacer todo eso en una marcha más larga y apenas notarás diferencia, sólo que correrás «algo» más y si no has estado atento a las instrucciones de Folch puedes encontrarte con el primer problema: la frenada. La frenada más conflictiva sucede al final de la corta recta después de las «eses» donde el ángulo de segunda o primera se afronta tras una aceleración lo más prolongada posible que empieza ya antes de que terminen las «eses», para luego frenar de la forma más delicada posible y lanzarse mientras reduces hasta segunda y te



*Divertida, ágil, potente: una auténtica sorpresa la YF 600 de F&F*







*Neumáticos de serie para la FJ 1100, pero su gran balón y dimensiones permitieron jugar «con ventaja» esta temporada. La moto es de estricta serie, a excepción de los escapes y estribos retrasados.*

lanzas en el ángulo, todo de golpe. La primera vez la FJ 1100 se negó rotundamente a seguir la trayectoria, y me fui directo por la escapatoria (si de alguna forma se la puede llamar porque se trata simplemente de un desnivel lleno de piedras y supongo que junto con los restos de depósitos, tornillos, chapa y fibra de vidrio, algún hueso de algún piloto fogoso del Criterium y las Series). La rueda trasera había iniciado un ciclo de rebote imparable. La siguiente vuelta, intenté nuevamente

valerme del freno trasero, pero volví a perder el tiempo, así que decidí llevar los consejos de Folch a su punto más extremo y olvidarme del freno.

Las cosas cambiaron drásticamente. Con un neumático delantero 120/80 puedes fiarte de las apuradas de frenada y los dos discos delanteros de 285 mm. autoventilados y con pinzas de doble bombín no precisaron ni siquiera de pastillas superespeciales, puesto que montan Galfer, pero de Serie. Y así tras una aceleración que no

pone los pelos de punta pero que te lleva en un abrir y cerrar de ojos de 4.000 a 10.000 r.p.m. puedes apoyar toda la frenada en el tren delantero, sin miedo y además con un perfecto tacto poco recorrido de la maneta.

En el resto del circuito, la manejabilidad y facilidad con que permitía ser adentrada en las trayectorias me fue revelando vuelta a vuelta el «secreto» de la superioridad de la FJ esta temporada. Ello se hace evidente una vez enfilamos la rápida curva de izquierdas, con sus baches y mal piso camino de la recta. La FJ absorbe todas las irregularidades, tercera en el viraje, cuarta a principio de recta y quinta a mitad. El motor a 10.000 r.p.m. y sigue aún subiendo, hace un rato ya que el par máximo nos ha catapultado a 8.000 r.p.m. con una ligera «patada» y el final de recta con su delicado viraje a izquierdas está ya sobre nosotros. O el circuito es corto o aquí sobra potencia, o ambas cosas a la vez.

El único secreto es, pues, una moto que no precisa esfuerzos ni complicaciones por parte del piloto, con una potencia suficiente —por ahora— para esta categoría, con unos bajos tremendos que permiten jugar con el cambio y perdonar errores y una frenada contundente delante. Es sólo cuestión de saber andar rápido en curvas y acelerar al máximo en recta. El resto, la moto lo permite todo, especialmente gracias a un chasis enorme, robusto y bajito y a unos neumáticos que aun de calle muerden dos veces más el asfalto que en cualquier otra superbike. Falta, por supuesto, el coraje del piloto para coordinar todo esto carrera tras carrera...

Pero la FJ no es una moto exenta de defectos, el más acusado era el de una suspensión excesivamente blanda, que hundía la horquilla demasiado en las frenadas y ofrecía un tanto un poco preciso en las trazadas forzadas. El otro punto «negro» es la frenada posterior, un elemento en el que se ha trabajado muy poco porque la FJ permite bajar sólo con el delantero.

Sin embargo, debemos tener en cuenta que la FJ 1100



**J.M. Folch comenta con Cardús las incidencias de la prueba. Un hombre que no pierde la mínima oportunidad para aumentar sus conocimientos y experiencias como preparador. ¡Y sobre la moto tampoco lo hace nada mal!**

«F» apenas ha sufrido cura de adelgazamiento y si la comparamos con una auténtica *Silueta* o F1 de fuera de nuestras fronteras, le sobra cerca de 70-80 Kg., un detalle muy importante a la hora de evaluar en pista una moto que ha nacido para ser «estrella» en la carretera y no en los circuitos. Para ello habrá que esperar el próximo año a las FZ 750, de las que las últimas noticias afirman que sus 100 CV. proviene del «destruccion» de un motor de carreras que originariamente dio en el banco 130 CV. y un 30 por ciento más de par que el previsto inicialmente. Será la nueva arma de Yamaha en Resistencia y Fórmula-1 este año y aunque Folch asegure que correrá en Prototipos con una 600 y que quizá se olvide la FJ 1100, estoy seguro que dentro de los planes de Semsá figura el lanzar esta «Silueta» de 750 para intentar lo mismo que la FJ ha conseguido este año: un éxito publicitario fundamental para el apoyo comercial de la moto, aunque la verdad es que también se hubieran vendido solas. Folch, Gil y los técnicos de Yamaha en el Japón lo sabían desde un principio.

### **XJ 600: No nació para correr pero...**

Parece más que evidente que la XJ 600 no nació para correr. Es una moto de calle de la nueva generación, pero con los atributos de esa nueva

generación de japonesas muy rápidas y con carácter deportivo a pesar de ir desfiladas de «cordero». Un poco contrario de lo que sucede con su gran rival este año en las Series la Ducati Pantah, una moto ciento por ciento de carreras que cuando se la ha intentado vestir de calle, al menos en Ducati porque caso aparte es el de Cagiva, ha sido un fracaso rotundo. Tanto una como otra precisan un nivel mínimo de preparación para hacer los tiempos de Falo, de Pares o de Rosa y Cano en el Jarama. Creo que en valor absoluto, la Pantah es potencialmente más «ganadora» que la Yamaha, pero después de probar la XJ 600 de Folch y haber visto los resultados de esta temporada, suponiendo que Falo no hubiera tenido tanta mala suerte y le hubiésemos concedido la victoria en ambas últimas mangas del Jarama, las fuerzas hubiesen estado igualadas.

La moto que había desplazado el equipo Folch Endurance al Calafat era la vencedora de las Series y estaba invariada con respecto al último round en el Jarama, donde Rosa hiciera un primero y un segundo y ganando una de las mangas la otra Yamaha de Juan Cano. La primera impresión sobre la moto es algo extraña. A pesar de ser una moto medianamente baja, me sentía demasiado alto sobre ella, quizá debido a los gruesos slick que llevaba montados. Pero la peor sensación

fue al arrancar. Sólo unos metros por la línea de boxes, zigzagueando, me bastaron para ponerme en alerta. Paré y busqué un amortiguador de dirección apretado, quizá a tope, pero no era nada de eso. Entré en la pista, preocupado por una dirección tan dura que a baja velocidad se hacía difícil de llevar. Pensé que sería un problema de cojinetes de dirección excesivamente apretados.

Me subí en la «seiscientos» nada más bajarme de la FJ 1100, especialmente atraído por las palabras de Alan que acababa de rodar con ella. Tengo que confesar que la presencia de la FJ 1100 y su halo de guerrero feroz e imbatible me hizo perder en un principio atención hacia la XJ 600, algo así como lo que ocurrió con la JJ-Cobas BMW que nos hizo olvidar un poco que existía una multitubular «dos y medio» que es muy probablemente la mejor moto que existe actualmente en el mundo, en esta categoría.

Alan Cathcart, que se ha paseado un rato sobre motos de serie convertidas en *cafe racers* con más o menos grado de preparación, se quedó sorprendido por la XJ 600. «La mil-cien está bien, aunque yo no veo que sea cosa del otro mundo, pero esta *seiscientos* es algo explosivo, esta moto tiene un carácter muy especial, es realmente muy interesante» —dijo bajándose de la moto y contemplándola como no creyéndose que aquella pequeña tetracilíndrica de dos válvulas fuera capaz de andar como lo estaba haciendo.

El problema de la dureza de dirección quedó rápidamente explicado tras un par de vueltas y la parada obligada en boxes para preguntar. La gruesa llanta delantera y el ancho neumático han vairado por completo el comportamiento de la moto a baja velocidad, sólo que en carrera, apenas se nota aunque obliga, eso sí, a un tipo de pilotaje distinto que con la moto de estricta serie.

Las primeras vueltas fueron un aprendizaje de esta técnica. Ya he dicho antes que la postura sobre la moto es excesivamente alta aunque queda justificada porque así per-

mite con cierto grado de comodidad mantener los estribos muy arriba (menos de los que quisieran tanto Rosa como Cano porque ellos tocan en todas partes), sin que el piloto se vea excesivamente doblado sobre la moto, que de hecho tiene casi la misma posición de pilotaje que la de serie.

El aprendizaje es doble y no precisamente agradable después de haber probado la BMW o la FJ 1100 o ambas. La primera sensación es la falta de bajos. El motor empieza a tirar bien a partir de 6.000 r.p.m. régimen que no representa ningún problema aun en un circuito de tantas curvas y frenadas como el Calafat. Sin embargo, aun en ese régimen es demasiado «de paseo» y hay que ir pensando en hacer las cosas un poco más deprisa. A partir de 8.000 r.p.m. el motor despierta con auténtica furia, un auténtico proyectil que te lleva en un abrir y cerrar de ojos de curva en curva con la aguja escalonando rápidamente hasta pasados las 11.000 r.p.m. y queriendo comerse también las fatídicas 12.000.

Pero no hace falta. Entre 8 y 10.500, un cambio a una marcha más larga suponen apenas 500 r.p.m. perdidas y sí mucha ganancia de velocidad. Sólo que hay que cambiar en el momento justo. Primer aprendizaje. El segundo fue cosa de perderle el mal hábito a intentar pilotar con movimientos de manillar. La XJ 600 «F» quiere ir rígida, moverla con el cuerpo y olvidarse del manillar, como si fuera una tabla. Sólo así desaparece la extraña sensación de que o bien la moto quiere caerse en las curvas o se va excesivamente hacia afuera. Ello requiere en un circuito como el Calafat, con sus intrincadas y difíciles «eses» por ejemplo, buscar siempre la trayectoria más limpia para realizar el esfuerzo menor posible.

El tercer aprendizaje y muy importante es el de la frenada. En todas las motos de Folch hay que respetar una regla sagrada. No tocar el freno trasero, a no ser que tengas un tacto con la precisión de un cirujano para apoyarte sólo en determinados virajes.



*La escudería Folch Endurance se ha hecho ya un nombre en las Series. Esperamos contar con ellos esta temporada.*

Las dos primeras vueltas, confiando en el disco trasero me salí recto en el ángulo después de la corta recta al salir de las «eses». Me di cuenta que se repetía la historia de la FJ 1100, así que me olvidé del disco trasero. A partir de aquel momento empecé a disfrutar de la pequeña Yamaha (pero «grande de corazón»), y a medida que pasaban las vueltas empecé a encontrar la razón por la que tanto Rosa como Cano se sentían tan a gusto sobre aquella moto. Sumamente manejable una vez adaptado el pilotaje a las anchas slicks, estable como una Ducati, con un motor que es un tiro en una banda de 4.000 r.p.m. y una frenada delantera que aguanta todo lo que le echas sin que la rueda posterior rebote lo más mínimo si tenemos la precaución de no tocar el freno trasero.

El punto más delicado del Calafat es el tramo (el más importante) que va desde el final del viraje de entrada en boxes (el de entrada en meta) hasta la mitad de recta y por supuesto el escalofriante viraje rápido a izquierdas de final de recta que enlaza con la bajada del ángulo. El Calafat no está en cuanto a piso (ni en otras cosas tampoco) en su mejor momento. Toda la entrada de recta está muy bacheada y la recta misma es un continuo tramo ondulado en lo que es la trayectoria cercana al guardarrail de boxes.

Con la BMW la rueda trasera rebotaba durante más de la mitad de la recta, pero ello en

una moto con una buena geometría no causa más problemas que la lógica pérdida de tracción. Sin embargo, es la bacheada entrada a recta, en pleno viraje, lo que pone a prueba el chasis de cualquier moto. Enlazar un viraje de derechas con otro rápido a izquierda, y en el cambio de posición de uno a otro se puede en el caso de XJ, cambiar de tercera a cuarta, por lo que nos encontramos enfilando inclinados, acelerando a tope en cuarta, la recta final del circuito, un tramo de baches y donde puede manifestarse de la forma más violenta cualquier fallo en la concepción de la moto, siendo la «sorpresa» más corriente un terrible shimmy que puede durarnos media recta.

Pasada boxes cambiamos a quinta, con la aguja subiendo por encima de 11.000 dado el desarrollo corto que llevaba la moto, y ya casi en el límite del rápido viraje, ponemos sexta para reducir rápidamente dos marchas, enlazar el viraje y terminar el trabajo (cambio y frenada) de la forma más prudente posible, porque de lo contrario, el acumularse la faena en esta frenada en bajada tras un rápido viraje a final de recta puede significar terminar con tus huesos en la tela metálica «atrapacoches». En carrera significa perder además tu posición y la práctica imposibilidad de volver a recuperarla, porque te habrá adelantado hasta tu propia sombra.

Me empezaba a gustar demasiado aquella Yamaha a la

que nunca había prestado suficiente atención y sin darme cuenta llevaba ya un montón de vueltas al circuito. Cada vez prometía desviarme para tomar la entrada a boxes pero siempre salía por la tangente, es decir, la buena trayectoria que enfila la recta. Una de las dos veces vi detrás la Yamaha FJ 1100 de Alan y pensé que quizá aprovechando el buen tirón de la seiscientos podríamos jugar un buen rato. Le vi acercarse y confieso que a mi favor tenía el mayor conocimiento del Calafat (él era la primera vez que rodaba en este circuito), pero la mayor potencia y bajos de la FJ podían compensarlo. Pero la pequeña Yamaha no se dejó coger. Todo era cuestión de ganar terreno en las «eses» y aprovechar al máximo la potencia a partir de 8.000 r.p.m., por lo que intenté que la aguja bajara lo menos posible de este régimen. Conseguirlo del todo es algo que marca las verdaderas diferencias en carrera y que sólo Rosa y alguien más saben o pueden hacer. Pero estaba haciendo un buen trabajo. La FJ 1100 se me acercaba al final de recta unos metros, pero luego en la entrada de las eses exprimiendo el motor a tope por encima de 9.000 y cambiando a cuarta a mitad de las «eses», la FJ 1100 se quedó atrás. Cuando ambos terminamos por fin en boxes, Alan se acerca y sonriendo me dijo: «La FJ podrá tener 125 CV, pero la XJ se ve tan ligera y acelera tan fuerte que me ha costado seguirte. Ya te lo dije que era una moto sorprendente.»

Tras esta experiencia no me extraña en absoluto las palabras de Folch al ver nuestra cara de sorpresa frente a la XJ600. «El año que viene creo que sólo saldré con estas motos. Creo que además de la Fórmula 2 donde todavía creo que pueden ganar, una seiscientos preparada para F-1 puede ser un arma peligrosa, y además me evitaré complicaciones de tantas motos, pudiendo dedicarme más a fondo sobre un solo modelo.»

Un arma para el jaque mate... □

**Claudio BOET**

**Fotos: Javier HERRERO/C.B.**