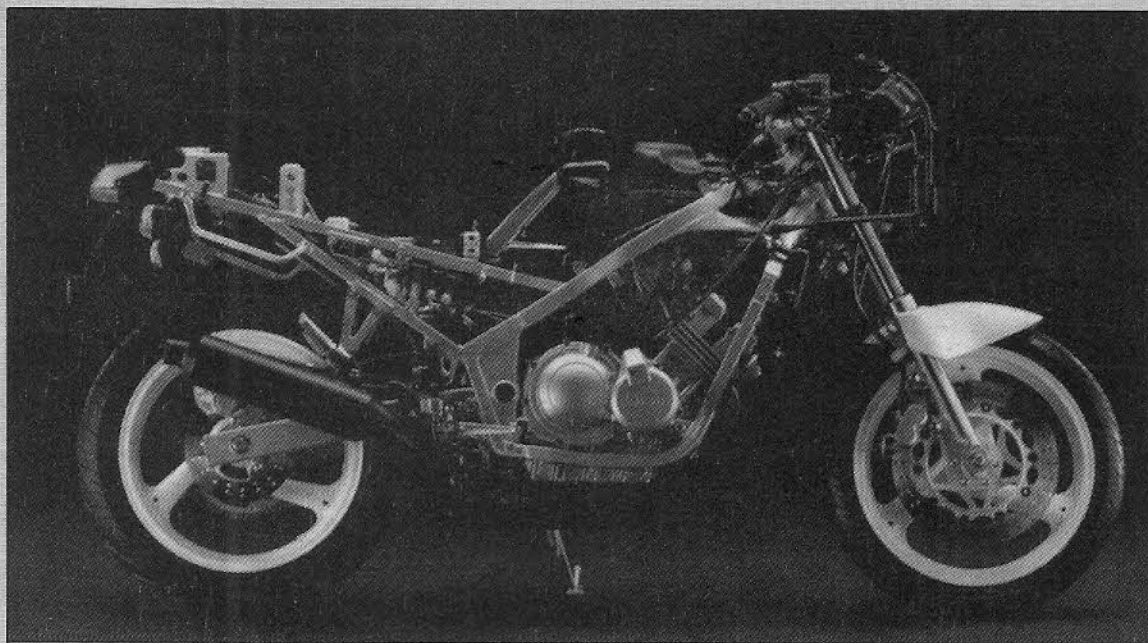


En directo  
desde  
Japón



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

motos clásicas

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

## Yamaha FZR 250

Toma de contacto

# Pequeña «mil»

La primera «guerra» comenzó en 1980, después de que Yamaha con la ROLC, resucitara la categoría de 250, dos-tiempos de altas prestaciones. Las demás fábricas respondieron a golpe de RG, MVX, KR consiguiendo algunas victorias «parciales». Después llegó la TZR en el '85 y las «asesinó» a todas, confirmando Yamaha su maestría en la materia. El mismo año, el insolente constructor de los tres diapasones, volvía a machacar a la competencia lanzando la FZ 250, una cuatro cilindros, cuatro tiempos capaz de rivalizar con los dos-tiempos.

Se creó un mercado, y una segunda «guerra» se había declarado. En 1987, en seis meses y bajo el fuego incesante de las GPX, GSX-R, CBR... Yamaha vendía 15.000 FZR 250. Mientras no se declare la tercera guerra (¿turbo?), veamos cómo es el último misil del más atrevido de los constructores japoneses.

La industria japonesa sabe hacer buenas motos grandes. Pero es una perfeccionista a la hora de cuidar y fabricar para su mercado más importante: las 250/400 c.c. La FZR 250 es el ejemplo de la perfección miniaturizada. Una pequeña «mil» con prestaciones casi del original.

### Concepto Génesis

Para los motards europeos, 250 e incluso 350 c.c. Cuatro cilindros, cuatro tiempos con sinónimo de motores que giran a muy altos regímenes, con poco par y motos cuya relación precio prestaciones no es muy ventajosa. Esto es verdad en el caso de las CB 250/350 y las Benelli de hace un millón de años (en los setenta), lo que incitó a los fabricantes a abandonar este tipo de motor en favor de los bicilíndricos y monocilíndricos. Las GSX, CBX, XS cumplieron con su cometido. Pero el año '85 marca el principio del período *Hi-Tech, High-Performances*. Yamaha fue la primera en resucitar el cuatro cilindros de cuatro tiempos. La

FZ causó sensación. Cuatro válvulas (en lugar de cinco), refrigeración líquida y concepto *Génesis*; es decir: cilindros inclinados 45° hacia delante, filtro de aire en el lugar del depósito para permitir la admisión directa (copiado por todos).

Pero es ante todo el alto régimen de giro (16.000 r.p.m.) lo que hace posible obtener una potencia comparable a la de los dos-tiempos. Las líneas de la FZR fue, por otro lado, de un éxito tal, que a finales del '86 se creaba una versión de 250 c.c. Esta poseía los rasgos de familia, concepto *Génesis* y estética común. El motor era el mismo pero retocado a fin de obtener más potencia a medio y alto régimen, 45 CV. a 14.500 r.p.m. y un par de 2,5 mkg a

11.500 r.p.m. El escape cuatro en uno y el encendido eran diferentes. La frenada era la misma que la de la TZR, completando la parte ciclo dos ruedas de 17". Una parte ciclo realmente clásica, puesto que no hay rastro de chasis *Deltabox*, provisto de un bastidor doble cuna clásico en tubos de acero de sección cuadrada.

Por contra, para bajar al máximo el peso (140 kg.), muchas piezas son de aluminio: manillar, pedal de freno, levas, etc. La terminación, sin embargo, no ha sido descuidada y el resultado estético «estático» de la FZR es que se trata de una auténtica «R».

Hermana pequeña de la «mil», posee toda la tecnología para hacer de ella la más rápida, pero Yamaha, consciente de la importancia del precio de venta en esta categoría, ha hecho un esfuerzo para rebajar al máximo los costes de fabricación (chasis de acero, piezas estándar Yamaha...).

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

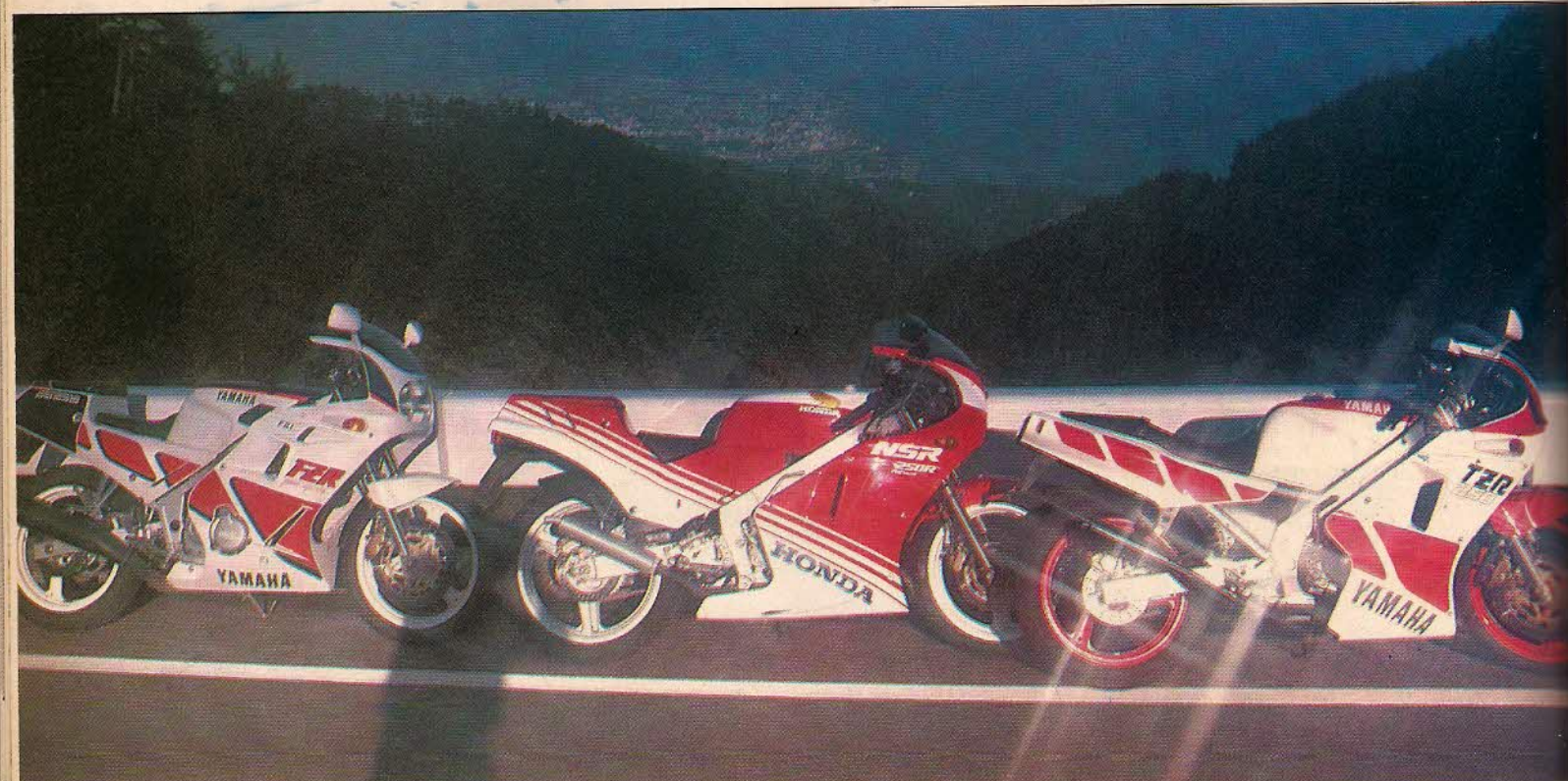
*motos clásicas*  
🏍️

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





Fren a frente: cuatro-tiempos de altas prestaciones contra las dos tiempos racing del '87: NSR y TZR 250. La FZR 250 se mantiene en casi todos los terrenos a la par con las G.P., réplicas, gracias a su diabólico motor que gira hasta 18.000 r.p.m. El chasis, frenos (los de la TZR) y suspensiones son lo mejor de la categoría.



No hay sorpresas una vez sentado en la moto. La posición es típicamente Yamaha con los semi-manillares planos y adelantados, pero más cómoda que sobre la TZR, en lo que a pilotos de gran estatura se refiere. Delante, el cuenta-vueltas con la zona roja en 17.000 r.p.m., impresiona. El ruido muy apagado al ralentí, se convierte en un auténtico «molinillo de café» cerca de las 10.000 r.p.m. Para arrancar hace falta tirar ligeramente del embrague, pero una vez en marcha, la elasticidad es excelente y permite rodar a bajo régimen.

La potencia es comparable a una... 50 c.c., hasta los 6.000 r.p.m. Desde 8.000 r.p.m. se convierte en una 125 c.c., justo en su medida para evolucionar a través del tráfico. A 11.000 r.p.m., la FZR empieza a «despegar» hasta la zona roja de las 18.000 r.p.m. Todo ello acompañado por un sonido excitante. La potencia, aunque llega progresivamente, es muy impresionante por ser una 250 c.c. Con una zona de utilización de 18.000 r.p.m., este motor ofrece tantas caras y posibilidades de pilotaje como nunca habías imaginado.

Parte como un «velomotor» y se produce una metamorfosis que termina en un «747» a 17.000 r.p.m. E aquí una característica que pueda gustar. Pero entre *GINZA* y *RAPPONGI* (barrios de Tokio), tuve mis problemas al tener que acostumbrarme a perder tantas r.p.m., para poder rodar. Ningún reproche para la transmisión y el cambio de seis velocidades es preciso y suave. Frenada igualmente excelente. Lo mismo para la manejabilidad que hace de la FZR una moto divertida para moverse entre los interminables atascos de Tokio.

Pocas vibraciones, buen confort, ligereza y motor divertido hacen de la FZR 250 una moto de las más cómodas para la circulación ciudadana, a condición de familiarizarse con un motor que gira siempre muy arriba.

Cuando las calles cambian a carreteras y autopistas, la FZR se convierte en una moto que entusiasma. De entrada, la estabilidad. Extremadamente rígida y segura puedes atacar las grandes curvas sin miedo. Los pequeños virajes los hace en bloque, sin mostrarse ligera de delante como la TZR. A alta velocidad, la estabilidad de la FZR parece también mucho mejor que la de su hermana de dos-tiempos. De vez en cuando, te asalta la duda y miras involuntariamente hacia abajo para asegurarte de que no llevas un chasis Deltabox. ¿Cómo

## FZR 250 — NSR 250 — TZR 250

# Frente a frente

Durante la prueba de esta FZR 250, nos acompañaron una NSR y TZR, ambos modelos '87. La curiosidad por ver lo que en realidad «vale» esta terrible cuatro-tiempos frente a las últimas dos-tiempos sólo podía ser saciada con un mini-enfrentamiento. La NSR, verdadera réplica de las RS competición-cliente ha sido un éxito comercial (8.280 motos vendidas en seis meses) delante de la TZR que envejece por momentos (en Japón). En ciudad, las tres motos ofrecen, cada una, un carácter bien diferente. La FZR es «dulce» y elástica, mientras que la NSR se halla en el polo opuesto, dura, poco confortable, con vibraciones, brutal.

No es sólo que su motor sea puntiagudo, sino que el par se halla también muy arriba y la «patada en el trasero» resulta bien notorio. La posición de pilotaje es la de una moto de carreras, y la frenada lo mismo: sólo puedes accionar la leva del freno con un dedo. En definitiva, la NSR no está hecha para ciudad. La TZR, una vieja conocida, es una moto divertida, pero no tan agradable como la FZR, en particular a causa de las vibraciones.

Escapamos rápidamente de la tercera ciudad más grande del mundo para dirigirnos a las carreteras de monte Fuji para poder hacer comparaciones justas. La NSR se revela inmediatamente como la más rápida (por poco), delante de la TZR (confirmado en circuito) con algo más de 200 km/h. En aceleración, igualmente la NSR se convierte en una bala de cañón: 12,4 s. en los 400 metros. La TZR permanece delante de la FZR que se empareja con las dos-tiempos hasta los 150 km/h. Fabulosa FZR que afronta los virajes sin moverse ni un pelo... La TZR resulta muy ligera de dirección y la NSR sigue todavía delante, como Mang, Roth, Pons o Sarrón...

La estabilidad de la Honda a alta velocidad es impecable. Suspensiones duras, buena aerodinámica, se comporta como una... NSR. Es la revancha de la circulación por ciudad, es la más rápida y con mejores prestaciones y comportamiento en carretera abierta.

La TZR no anda muy lejos. Si resulta un poco «larga» en autopista, en cuanto la carretera se convierte en virajes recupera el espacio perdido gracias a su diabólica agilidad. La NSR no se encuentra a gusto en los virajes pequeños, cerrados, y su motor resulta difícil de aprovechar. La frenada archipotente de la NSR resulta también delicada de dosificar.

La FZR, ligeramente descolgada por autopista, sigue sin problemas a las dos-tiempos en conducción rápida. La frenada es excelente y la estabilidad sin sorpresas. En contra, si el ritmo baja un poco, lo que llamaríamos conducción «normal», o sobre carreteras grandes sin curvas, la FZR es la «reina». Elástica y confortable, su motor es dócil y fácil de llevar a alto régimen.

Conclusión: La FZR es superior a las dos-tiempos en un 90% de los casos (sin hablar de un consumo, 40% inferior). Fácil de utilizar y con un motor muy elástico y sin vibraciones, es la ganadora en carretera y ciudad. En cuanto a las prestaciones puras, sobre circuito o «al ataque», las dos-tiempos, en particular la «campeona del mundo», son imbatibles.

F. LE B.

diablos puede, un cuadro tan «simple», ser tan bueno e incluso superior al Deltabox...? La respuesta, en parte, viene de las buenísimas suspensiones, mucho mejor amortiguadas en las de la TZR. Ello permite utilizar al mismo tiempo mucho mejor los frenos. El simple disco con pinza de doble pistón tiene, además de ser excelente, un «feeling» muy progresivo.

Por carretera, apenas utilizaremos los regímenes más bajos. De 10.000 r.p.m. a 17.000 r.p.m., la FZR es una destacada devoradora de kilómetros. La velocidad de cruce se sitúa alrededor de los... 170 km/h.

Las aceleraciones y recuperaciones son suficientes para adelantar sin ningún tipo de precaución ni miedo; basta con bajar una o dos marchas. Y es que la FZR es una moto muy agradable de pilotar por carretera. El «trabajo» algo pesado a veces por ciudad, al tener que jugar siempre con el cambio, se convierte en otra historia en carretera cuando el motor gira a partir de las 10.000 r.p.m.

El carenado está bien estudiado, aunque hay que olvidarse del turismo a dos. El asiento es prácticamente inexistente para el pasajero. Lástima porque esta FZR es posible-

mente la más «touring» de las 250 c.c. supersport.

Aparte de la estabilidad excepcional, lo más sorprendente es la eficacia de la potencia de este motor. La FZR 250 ofrece unas prestaciones por carretera similares a una buena medida-cilindrada. La velocidad punta se sitúa cerca de los 190 km/h. (13,3 segundos en los 400 m.); más que increíble para una 250 cuatro-tiempos. Ahora comprendo porqué la FZR 250 es la moto más vendida en Japón en el '87. Homogénea, sin defecto salvo el inherente a una pequeña cilindrada de 180 CV/litro, esta moto es apasionante de pilotar a alto régimen. Bella, bien terminada y vendida a un precio razonable (el mismo de la TZR 250), la FZR bien puede decirse que es un hallazgo, un éxito total... en Japón solamente.

## Buscando nuevos mercados

Las 250 c.c. y 400 c.c., la categoría reina de la industria japonesa, son cada vez más caras de fabricar para los constructores. Estos quieren exportarlas para poder sacarles mayor rentabilidad. Cada vez son más las que son enviadas a los USA (GPZ, SRX 250...), pero Europa se halla todavía retrasada en este aspecto. Después de las trail y la chopper, estará dispuesto el Viejo Continente a comprar en masa estas 250/400 c.c. Con reglamentaciones favorables (permiso de conducir) en determinados países, el precio de venta sería el único handicap que se interpondría para que Europa pudiera aprovechar de lo mejor que la industria japonesa está haciendo en estos momentos... □

**Franck LE BOUCHER**

Fotos: Conny STEINER

### FICHA TÉCNICA

**Motor:** Cuatro cilindros cuatro-tiempos, cuatro válvulas, refrigerado por agua, DOHC.  
**Cilindrada:** 249 c.c. (48 x 34,5 mm.).  
**Relación de compresión:** 12:1.  
**Potencia:** 45 CV. a 14.500 r.p.m.  
**Par máx.:** 2,5 mkg. a 11.500 r.p.m.  
**Carburador:** BDS 26 x 4.  
**Encendido:** CDI.  
**Cambio:** Seis velocidades.  
**Embrague:** Multidisco en baño aceite.  
**Suspensiones:** Delante: Horquilla telescópica. Detrás: Monoshock a gas.  
**Frenos:** Delante/detrás: disco.  
**Neumáticos:** 100/80-17 delante, 120/80-17 detrás.  
**Longitud total:** 2.100 mm.  
**Altura asiento:** 750 mm.  
**Distancia ejes:** 1.375 mm.  
**Peso en seco:** 140 kg.  
**Capacidad depósito:** 12 l.  
**Precio en Japón:** 539.000 yens.