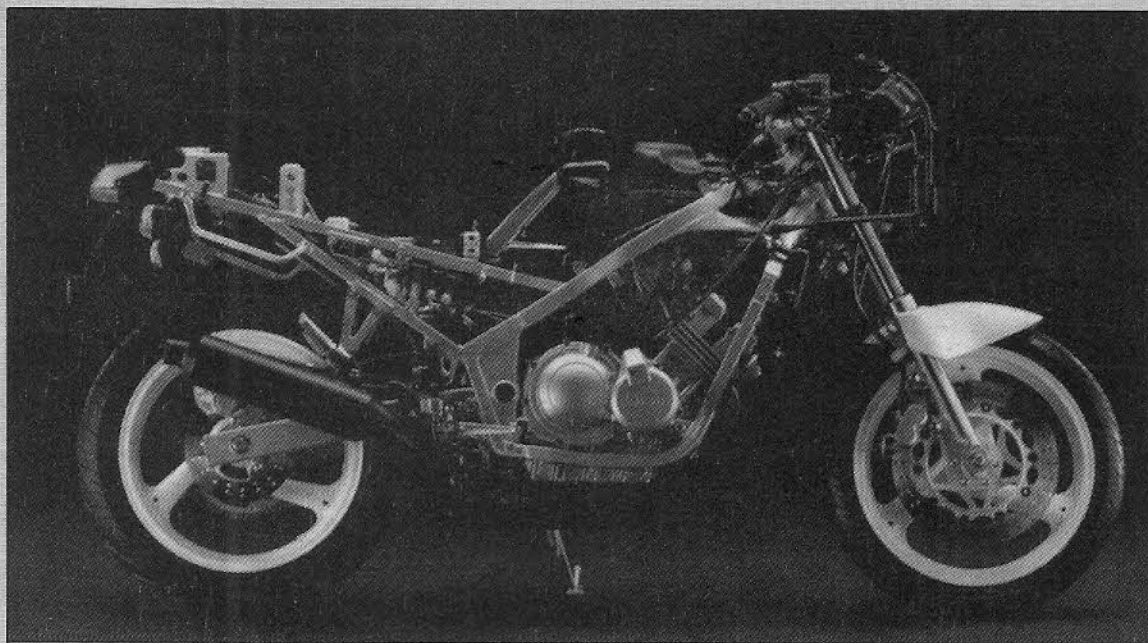


En directo  
desde  
Japón



[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)





