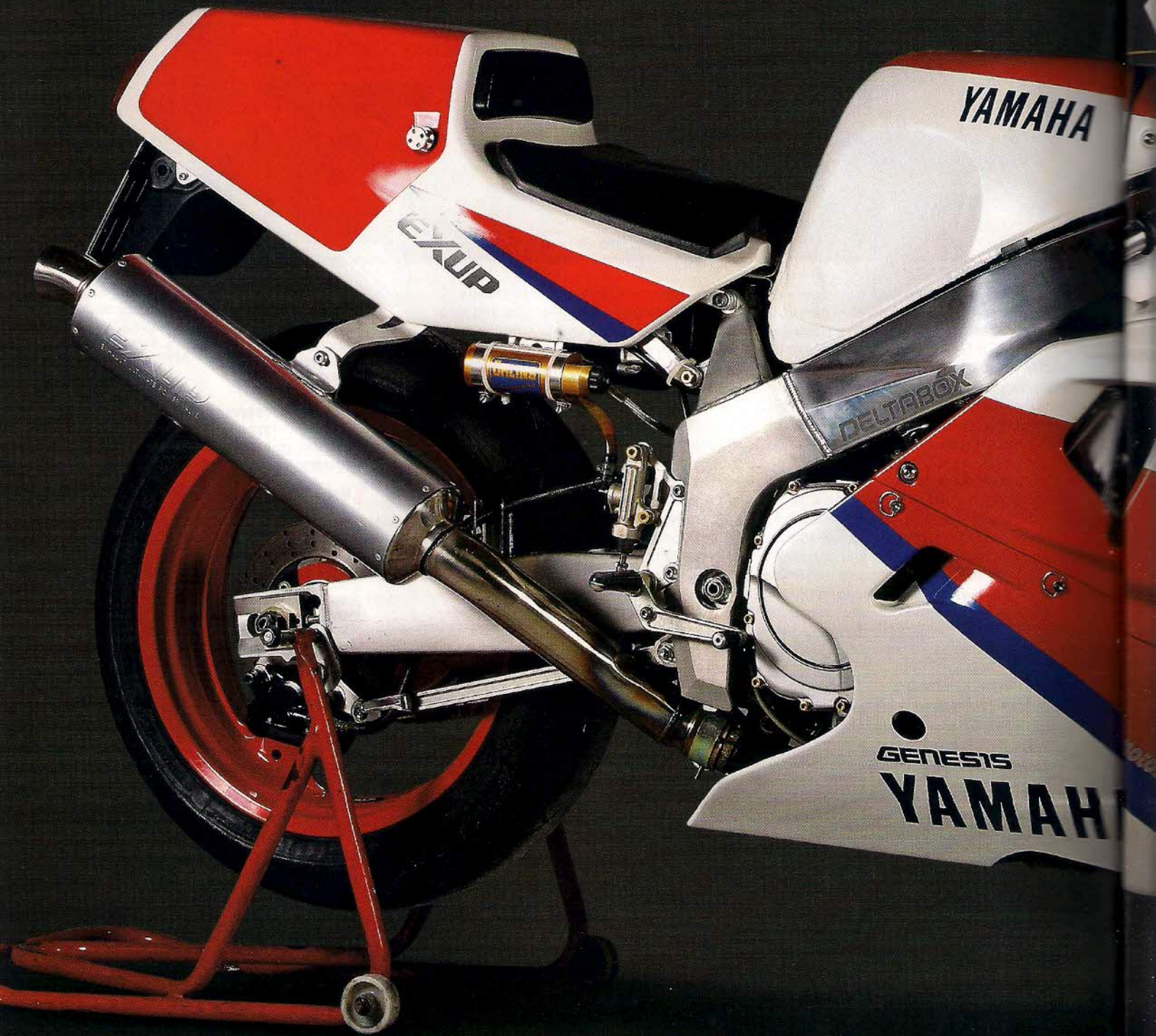


CLASSIC

C L U B

Yamaha FZR 750 R OW01

La respuesta





Cuando en 1988 Honda lanzó su VFR 750 R RC 30, el mundo se sacudió y el terremoto llegó hasta el departamento de competición de Yamaha. En Iwata, a finales de 1988 ya había una respuesta preparada, la OW01.

TEXTO: PEPE BURGALETA
MOTOCICLETA: DARIÓ MASSOT
FOTOS: MIKEL HELSING

DESDE MITAD DE LOS años 80 la categoría de 750 cc se había establecido como la referencia en lo que a motos deportivas japonesas se refiere. El asentamiento del Campeonato del Mundo de SBK provocó que las cuatro cilindros más radicales de la industria oriental se dirigiesen a ese sector.

Sin embargo, hasta la llegada del año 1988, cuando se convirtió en Campeonato del Mundo, las motos disponibles eran básicamente las mismas que se utilizaban por la calle, en ocasiones con variaciones y denominaciones aún más racing, pero sin cambios de base. Honda rompió el consenso creando la VFR 750 R, conocida como RC30, una moto muy diferente a su VFR «normal» y que se hizo con el campeonato ese mismo año. La industria japonesa y también la italiana tuvo que reaccionar y crear también modelos específicos para las carreras como único medio para batir a Honda, y la FZR 750 R, denominada OW01 fue el arma con la que Yamaha presentó batalla.



La OW01 no planteaba diferencias de concepto con los modelos deportivos contemporáneos de la firma, que seguían las directrices marcadas inicialmente por la FZ 750 y posteriormente por las FZR 1000 y FZR 750, ya con chasis doble viga de aluminio, las primeras de la marca. No obstante, este modelo se había creado como base para competir en los diferentes campeonatos y no como una moto para ir por la calle, para lo que ya había otras versiones.

Cuando apareció la OW01 era innegable su parecido con las YZR 750 oficiales de Fórmula TT que Yamaha utiliza-

ba para carreras como las 8 Horas de Suzuka, unas motos con amplias diferencias respecto a los modelos de serie del momento.

Mecánicamente se realizaron variaciones, incluso en el motor, ya que disponía de una unidad exclusiva con cilindros menos inclinados para adelantar el motor, y cotas diferentes, ya que tenía una carrera más corta y 4 mm más de diámetro, que permitían subir el régimen hasta las 14.000 rpm. También empleaba válvulas de admisión y escape y carburadores más grandes de 38 mm, cambio de relación cerrada, mayor

■ GENERACIÓN GENESIS

Y los japoneses aprendieron

La década de los '80 es un momento importante para los japoneses, porque a mediados de ella puede datarse el momento en el que aprendieron a hacer motos deportivas, o al menos a poner en la calle modelos que por primera vez superaban a las tradicionales mecánicas europeas.

Hasta entonces los motores japoneses veían acompañados por bastidores que no estaban

a su altura, con neumáticos que algunos no los usaban ni para hacer el rodaje y tenían unas suspensiones bastante limitadas.

Aunque hay modelos anteriores pueden considerarse la Suzuki GSX-R y la Yamaha FZ los modelos que dieron el banderazo de partida.

Con la FZ 750 Yamaha se colocó en primera línea de la carrera tecnológica, creando

■ LOS MODELOS



1985 FZ 750. La llegada de la FZ 750 supuso toda una revolución en Yamaha. Se estrenan las culatas de cinco válvulas y el motor tiene los cilindros inclinados y refrigeración por agua. Respecto a las anteriores XJ se gana en potencia y se reduce el peso creando la primera gran deportiva de cuatro tiempos de la firma.



1987 FZR 750. La FZR 750 junto a la versión de 1.000 cc, convirtiéndose en las primeras Yamaha con chasis Deltabox de aluminio. Se trataba de una moto bastante marginal, de venta sólo en algunos países y que en las carreras tampoco tuvo mucho éxito. La Yamaha mejor clasificada en el primer Mundial de SBK en 1988 fue una FZ 750.



1989 FZR 750 R OW01. Tras el fracaso en las carreras de la FZR 750 Yamaha crea una versión especial base de las motos de carreras que tiene modificaciones importantes, desde la mayor potencia o el ángulo de los cilindros reducido, al equipamiento. Se trata de una versión limitada y mucho más cara.

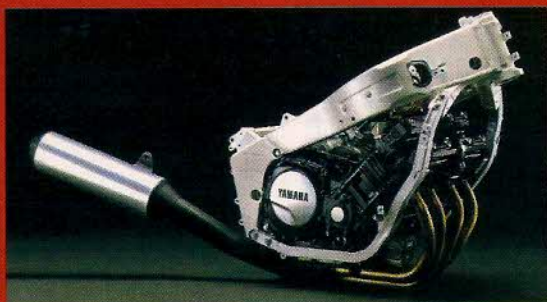


La Yamaha OW01 tenía todo lo que una moto de carreras necesitaba. El motor con menos ángulo permitía cargar más peso delante y tenía cotas internas más radicales. El chasis con piezas fundidas disponía incluso de un amortiguador Öhlins, algo insólito en su época.

el concepto Genesis con sus motores de cinco válvulas de cilindros inclinados y admisión recta con más potencia que los de las generaciones precedentes.

Tras los motores se creó un bastidor denominado Deltabox de aluminio y doble viga que fue de los pioneros en su estilo y que se ha mantenido en su concepto hasta nuestros días.

La OW01 es una moto producida en aquellos años de cambio en el concepto de motocicleta deportiva, y además es una de las motos más radicales de su tiempo. Probablemente



blemente junto con la RC30 son los dos modelos que más se acercaron al concepto de motos de carreras cliente matriculables que todos anunciaban, pero que pocos ponían realmente en práctica.

La estructura Deltabox y los motores de cinco válvulas con admisión recta son todavía la base de las actuales Yamaha deportivas.

Yamaha FZR 750 R OW01

CILINDRADA	749 cc
POTENCIA DEC.	125 CV
VELOCIDAD MÁX.	250 km/h
PESO VACÍO	187 kg

Ficha técnica

Datos declarados por el fabricante

Motor	
Tipo	4T, 4 cil. en línea, 20 V, refrigerado por agua.
Diámetro x carrera	72 x 46 mm
Cilindrada	749 cc
Rel. compresión	11,4:1
Potencia máxima	125 CV a 12.500 rpm
Alimentación	4 carburadores Mikuni BDST de 38 mm
Encendido	Electrónico
Arranque	Eléctrico
Embrague	Multidisco en aceite
Cambio	6 velocidades
Transmisión sec.	Cadena
Ciclo	
Chasis	Doble viga de aluminio
Basculante	Doble brazo de aluminio
Suspensión del.	Horquilla convencional de 43 mm y 130 mm rec.
Suspensión tras.	Monoamortiguador Öhlins de 120 mm rec.
Freno del.	Doble disco de 320 mm. Pinzas de cuatro pistones
Freno tras.	Disco de 210 mm. Pinza simple
Neumático, del. / Llanta	120/70-17" / 3,50"
Neumático tras. / Llanta	170/60-17 / 5,50"
Medidas	
Cap. depósito	20 litros
Dist. entre ejes	1.445 mm
Mercado	
Fecha fabricación	1989-1991
Precio en 1989	37.100 marcos (2.400.000 pts.)
Precio actual	De 8.000 a 15.000 €



1993 YZF 750 R. La FZR fue sustituida en 1993 por la YZF que adoptaba un estilo propio y no seguía la estética del resto de la familia. Aunque en su concepto no variaba, la moto disponía de múltiples modificaciones y un equipamiento más acorde con los tiempos y con la importancia que estaba adquiriendo la categoría de SBK.



1993 YZF 750 SP. La versión «R» destinada a ser utilizada por la calle se complementó, como ya había ocurrido con la FZR, con una versión destinada a las carreras, aunque en esta ocasión sin tantas variaciones, simplemente nuevos carburadores de tiro directo, asiento monoplaça y algunos detalles destinados a facilitar su uso en carreras.

■ DOS O CUATRO CILINDROS

La batalla de SBK

La categoría de Superbikes, que había nacido paralelamente a la Fórmula TT, se había convertido en Campeonato del Mundo en 1988, y Honda había empezado ganando después de lanzar una versión específica para la categoría. Su gesto fue repetido por el resto de los fabricantes participantes en mayor o menor medida, creando motos como esta OW01, la GSX-R 750 R o la ZX-R 750 RR.

Desde mediados de los años '80 las carreras de Superbike se convirtieron en un campo de batalla entre Ducati y las cuatro firmas japonesas.

Al mismo tiempo el tirón de las carreras y la creación de motos de marcado carácter deportivo espoleó el mercado y las 750 cc se convirtieron en las motos más radicales. Pero de todo esto probablemente la firma que mayores réditos sacó fue Ducati que, amparada con un reglamento que la permitía correr con sus motores V2 de 1.000 cc frente a los cuatro cilindros japoneses, se alzó con 8 de los 12 primeros campeonatos.

En las tiendas las SBK japonesas de tres cuartos de litro fueron poco a poco languideciendo frente a sus hermanas de un litro de cilindrada, y a mediados de los años '90 dejaron de evolucionar con la excepción de la Suzuki y de la puesta en



Las Yamaha OW01 nunca lograron ganar un Campeonato del Mundo de SBK, pese a intentarlo con equipos de los importadores británico, italiano y sueco. Terry Rymer fue uno de los pilotos más destacados.

escena de un modelo muy particular por parte de Honda con motor V4.

En cualquier caso, desde mediados de los '80 y durante una década, las carreras de SBK se convirtieron en un campo de batalla con equipos oficiales de las cuatro firmas japonesas en lucha contra las Ducati. Allí se ponía en juego no sólo la victoria, sino la hegemonía de un concepto frente a otro, las cuatro cilindros de menor cilindrada frente a las bicilíndricas de un litro.

capacidad de refrigeración y una mayor ligereza. Aún así se mantenía el embrague en aceite y un cárter parecido al de sus hermanas. La potencia llegaba a unos 125 CV, aunque realmente los valores de serie eran poco representativos porque las motos se preparaban posteriormente para competición. Disponía también de la válvula de escape EXUP, en esta ocasión de mariposa y también de conductos Ram Air directamente desde el frontal hasta la caja de filtro.

El chasis y los componentes tampoco eran los mismos, no sólo por la mayor ligereza y rigidez del bastidor, sino por la calidad de los diferentes elementos de serie. De hecho es una de las primeras motos equipada de serie con un amortiguador de la que ya entonces empezaba a ser una de las firmas más prestigiosas, Öhlins. También se servía de serie con neumáticos Michelin Hi-Sport, que eran lo más deportivo del catálogo de la compañía francesa. Como es lógico se trataba de

una moto monoplaza dotada de una silleta ligera y de asiento con colín que sólo acogía un ocupante.

Limitada

Las OW01 eran motos carreras cliente de fabricación limitada, de la que se produje-

Las OW01 no lograron excesivos éxitos, primero por causa de las RC30 y posteriormente por el desarrollo de las Ducati

ron inicialmente 1.000 unidades para servir las parrillas de los diferentes campeonatos nacionales e internacionales, y algunas que finalmente no fueron modificadas y se emplearon para circular por carretera por parte de sus dueños. En lo que respecta a sus éxitos deportivos, la verdad es que las OW01 no lograron excesivos éxitos, primero por causa de las RC30, que ya estaban perfectamente puestas a punto con anterioridad, y posteriormente por el desa-

rollo de las Ducati que en los Mundiales y con el apoyo de fábrica eran más potentes.

Las OW01 se mantuvieron en los circuitos desde 1989 hasta la llegada de las YZF 750 en el año 1993 y lograron algunos campeonatos nacionales. Algunos de sus princi-

pales pilotos en el Mundial, Fabrizio Pirovano, Anders Andersson, Ferry Rymer o Rob McElnea, ganaron carreras, pero nunca pasaron del subcampeonato. Aun así esta OW01 es una moto que tiene para muchos un especial significado no sólo por sus propias características, sino también por el momento en que fue creada y por su orientación.

Realmente puede considerarse como la última moto derivada de serie carreras cliente de la firma, ya que los modelos

posteriores eran básicamente iguales que las versiones normales y no una moto diferente como ocurría con ella.

Para la calle la OW01 era una moto prohibitiva que costaba más del doble que la FZR 750 R normal, una moto que por cierto nunca tuvo mucho predicamento en el mercado y pronto dejó de fabricarse porque se vio embutida entre las 600 cc y 1.000 cc de la marca.

Hoy en día sigue siendo una moto bastante rara, no sólo por su corta serie, sino también porque la mayoría de ellas se destinaron a las carreras y han sufrido diversa suerte. En España no se vendía, aunque los equipos apoyados por la factoría española de Yamaha disponían de unidades de carreras con las que correr. Precisamente esta unidad de Darío Massot es una de las escasas unidades que se conservan en nuestro país, una moto de competición que no llegó a correr y que acabó en el escaparate de una popular tienda de Barcelona.