



**Yamaha TZR 250**

Prueba

# De buena familia

La Yamaha TZR 250 viene de buena familia, con antepasados ilustres como las YZ y las RD, y más recientemente como fiel réplica de las TZ carreras cliente del 86, ha recibido la mejor educación posible para ser altamente competitiva, algo que sólo se puede aprender en los circuitos de Gran Premio.

FUE con un motor dos tiempos, bicilíndrico paralelo de 250 c.c., con el que se empezó a forjar una leyenda y a escribir la historia de Yamaha hace 30 años. Hoy, tres décadas después, un motor con la misma configuración, radicalmente evolucionado y montado en un formidable chasis Deitabox de alumi-

nio, recibe nuevamente el peso de una gran responsabilidad. La de empezar a escribir una nueva historia entre las deportivas dos tiempos de peso medio, reemplazando y sucediendo a un modelo mítico, como ha sido y todavía es en todo el mundo la RD

Un cometido que parece difícil,

pero que la TZR va a poder resolver con éxito porque por motor, chasis, suspensiones, frenos y diseño es réplica directa de las motos de competición de hoy y no de ayer como era el caso, ya en estos momentos, de la RD.

Hasta ahora las 250 dos tiempos y cuatro tiempos estaban práctica-

mente reservadas para el mercado interior japonés, pero Yamaha ha manifestado su intención de terminar con las 350 y esto ha supuesto el que empiecen a llegar a Europa sus 250. Para dar este paso definitivo, en el que Yamaha asegura que no se pierde, porque las dos y medio como la TZR pueden dar las mismas o más satisfacciones que las 350, se ha escogido un momento de gracia como es la celebración del título de Carlos Lavado, de gran repercusión en el viejo continente.

La TZR viene precedida de un enorme éxito de ventas en Japón, donde se matricularon 20.000 unidades en los 9 primeros meses del 86 y muy pronto tendrá como rival a la Honda NSR 250. La TZR fue presentada en enero de 1986 y en MOTOCICLISMO n.º 938 os ofrecimos la primera prueba realizada por nuestro colaborador German Anillo en Japón.

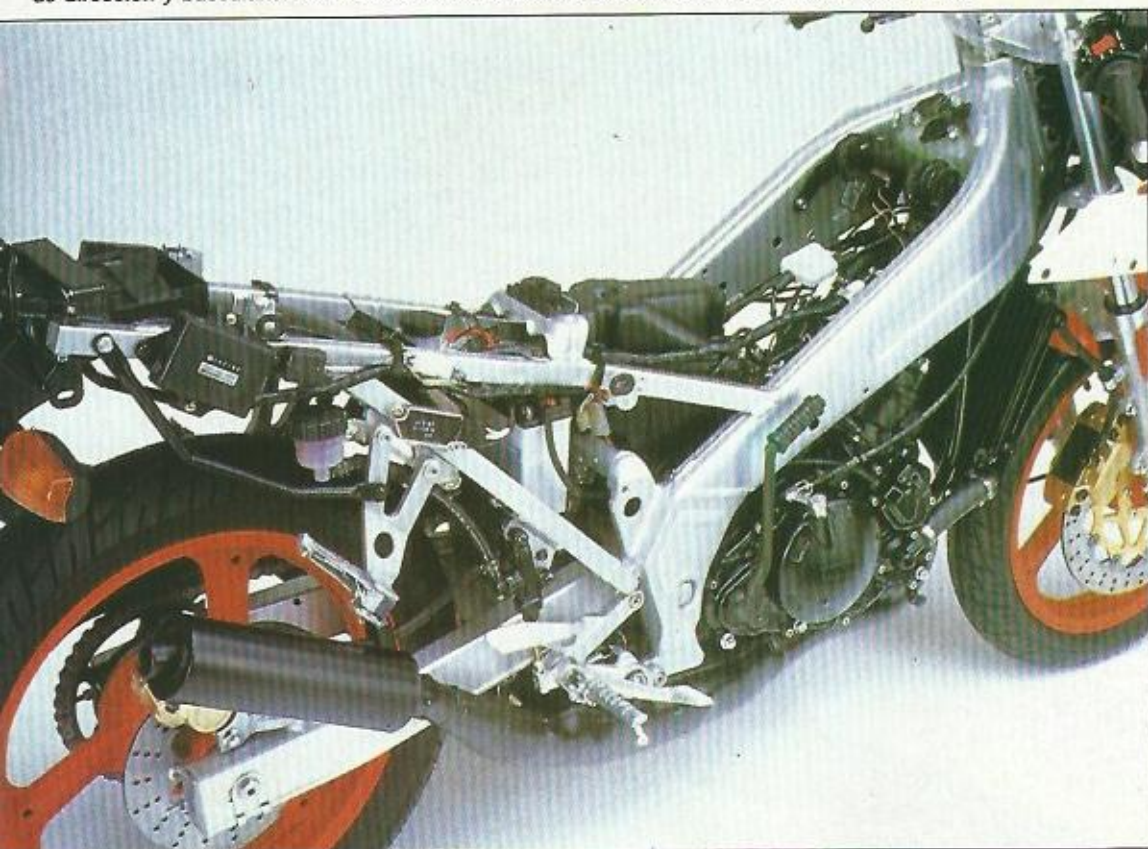
Meses después era presentada, en los últimos días de diciembre del 86, a la prensa europea, en el circuito de Paul Ricard, donde se nos aseguraba que la TZR 250 sería importada a España. Hoy se especula con que no va a ser así, pero imaginamos que, como mucho, Samsa Yamaha tardará en importarla tanto tiempo, pero no más, como el que se tome Honda para decidir la importación de la NSR 250 Sito Pons Réplica, de la que os ofrecimos recientemente la prueba.

En cualquier caso, lo que está claro, es que la guerra de las 250 ha dejado de ser un conflicto interno de Japón. El campo de batalla se ha ampliado a Europa, donde ya



## Yamaha TZR 250

La más importante aportación de las TZR con respecto a las RD es sin duda el fabuloso chasis Deltabox, fabricado con delgadas planchas de aleación de aluminio, obtenidas por estampación, que se unen en la pipa de dirección y basculante con elementos de fundición. El subchasis es también de aluminio.



soplan con fuerza vientos de guerra en esta cilindrada, y muy pronto lo tendremos en nuestra casa, y muy probablemente con esta TZR 250 como encargada de romper el fuego.

### Tradición y evolución

Estos dos factores se combinan en el motor de la TZR. Es inevitable hablar de tradición, si tenemos en cuenta los remotos principios de Yamaha con el motor bicilíndrico paralelo, y hay que hablar de evolución cuando se analiza lo que supone este nuevo motor TZR, comparado con el de la RD, su más directo antecesor.

Los puntos clave modificados son cuatro. Remodelación de cárteres y cilindros, más compactos, ganando centímetros y kilos, nada menos que 7 kg. Admisión, ahora directa al cárter, en lugar de estar controlada por la falta del pistón. Es el sistema utilizado en las TZ de Gran Premio y asegura un mejor llenado a alto régimen de giro.

El tercer lugar, cambio en cárter «seco». Se abandona el clásico cambio en baño de aceite para reducir pérdidas por fricción. Para el engrase del nuevo cambio como antes de seis marchas, se confía en una bomba trocoidal, que es accionada directamente por el giro del cigüeñal, y que bombea el aceite contenido en un cárter de un li-

## ¿Más rápida que una RD?

Al hablar de velocidad hay dos factores clave: potencia y aerodinámica. Frente a una RD 350 de serie, que es una nulidad total en el segundo punto por su ausencia de carenado y si dispone de la misma potencia, 40,5 CV. a 9.500 r.p.m., que por dos veces pudimos comprobar en nuestro banco de rodillos a la rueda con ocasión de su prueba a fondo y en el ensayo comparativo de las pesas medias, se puede dar por seguro que la TZR 250, con 100 c.c. menos, pero con 42,5 CV. a la rueda comprobados por nuestros colegas de Moto Journal en Francia será más rápida. Hasta ahora tenemos adjudicados como velocidad máxima 182 km/h. para aquella RD 350 de pruebas.

En Francia la RD 350, con semicareado y contando con un motor no desinflado como el que nosotros tuvimos (posiblemente era una versión para Alemania de 50 CV.) Moto Journal registró en posición tumbado, 192 km/h., y sentado 174 km/h.

Ahora viene el turno de la TZR. En Japón, nuestro colaborador Germán Anlló en una medición que no consideró demasiado ortodoxa ni favorable para la TZR por las condiciones del viento, llegó a 189,7 km/h., tumbado.

En Paul Ricard no pudimos cronometrar pero en la recta del Mistral, milagrosamente sin viento en 6.ª a tope, la aguja del velocímetro bailó por encima de los 200 km/h., no asomando ni la punta de una bota del carenado. Los probadores de Moto Journal han cronometrado la TZR y han registrado 195 km/h. en posición tumbado y 185 km/h. sentado.

En los 400 metros teníamos un primer dato de la prueba en Japón de 12"7 sin deshacer el embrague. Los tiempos Moto Journal fueron con la TZR 13"7 y 13"7 con la RD 350. Con la RD 350, en nuestro sitio habitual, recta del Jarama, al revés, nos quedamos en 13"5, empleándonos a fondo con nuestra débil moto de pruebas.

¿Cuál es la más rápida? Lo comprobaremos con las motos que importe Samsa, si es que llegan algún día, pero dos puntos parecen estar claros. La RD necesita un carenado para batir a la TZR, que compensa su menor potencia gracias a ello.

Las diferencias en aceleración por la ligeramente más favorable relación peso potencia de la RD (contando con el motor de 59 a 63 CV. a la salida del cambio que debería tener de serie en España).



Partiendo del motor RD, Yamaha ha realizado una completa remodelación de cárteres y cilindros, reduciendo considerablemente tamaño y peso. Hay nuevas soluciones en admisión, directa al cárter.



Recuerda a la RD en su tablero; la cúpula del carenado es muy baja. Buena instrumentación, pero falta indicador de gasolina.

tro de capacidad situado detrás de la caja de cambios. Este aceite es conducido por dos galerías en las que encuentra salidas para engrasar cada uno de los piñones de los ejes primario y secundario.

El cuarto punto de evolución, a partir de la serie de motores RD, afecta a la carburación. Ahora, para una respuesta más rápida en el acelerador, se utilizan dos Mikuni de compuerta plana de 28 mm., que hacen llegar la mezcla al cárter a través de láminas de fibra.

El sistema Autolube se sigue utilizando, para reducir consumo de aceite (según Yamaha hasta un 60%), y para prácticamente eliminar la emisión de humos. El YPVS, Yamaha Power Valve System, que regula la altura del escape en función del régimen de giro del motor, tratando de optimizar su respuesta para cualquier apertura del acelerador, sigue estando presente en la TZR y demuestra su buena influencia combinándose con la nueva admisión y con los carburadores planos.

## Energía

Con sus dimensiones de cilindros, 56,4 mm. de diámetro, y carrera, 50 mm., el motor de la TZR está siempre dispuesto a subir de vueltas con energía y sólo hace falta que el semáforo de salida del Paul Ricard se ponga en verde para

demostrarlo. No echaremos mucho en falta, como prometía Yamaha, al motor de la RD 350, y eso que hay grandes diferencias entre ellos.

En la última versión de la RD 350, Yamaha declara 63 CV. a 9.000 r.p.m. Para la TZR 250, 50 CV. a 10.000 r.p.m., es mucho, como para pensar que la nueva dos y medio pueda hacer el papel de la RD, pero hay que comparar y ver qué pasa, porque Yamaha nos habla de eliminar la clase de 350 de sus programas de fabricación como se eliminó en su día de los mundiales. Antes de llegar a las 500 por lo tanto, se va a perder un buen escalón intermedio por potencia y par. ¿Vamos a ganar algo en este cambio?

El principio no parece muy prometedor. Con tanta inspiración en carreras y soluciones «racing» y con 50 CV. a 10.000 r.p.m. para un motor dos y medio, se puede pensar que éste será muy difícilmente aprovechable para un piloto normal o poco experto. Pero no. No ocurre nada de esto. Casi todos los «inventos» de Yamaha están previstos para ganar potencia arriba pero perdiendo lo menos posible abajo, un milagro que se puede hacer con lumbreras de escape variables, admisión al cárter, láminas... En la TZR hay y siempre habrá, mientras no montes un kit especial (hay dos disponibles), menos potencia y par que en una RD 350, pero su motor

sería tan fácilmente utilizable como el de ésta.

El movimiento se demuestra andando así que antes de pasar a su chasis Deltabox, freno delantero inmenso con pinza de cuatro pistones, o llantas de 17" huecas, haremos algo que sigue siendo elemental y hasta vulgar entre tanta sofisticación. Dar una patada sobre el «kikstarter» para ponerla en marcha.

Igual que sucede con las RD, tarda algo en subir de temperatura, pero humea más discretamente y ratea menos de lo normal. Cuando la aguja de temperatura del agua se empieza a inclinar hacia la derecha, y aceleras con decisión, el sonido de los dos nuevos tubarros, de doble pared y pequeños silenciadores, llega limpio, sugestivo y sin escándalo. Yamaha sabe hacer andar bien sus dos tiempos sin hacer ruido, lo demostró con las RD y con pequeñas diferencias de estilo, lo sigue haciendo con esta TZR.

Girando bajo de vueltas, introduciendo marchas hasta 4.<sup>a</sup> o 5.<sup>a</sup>, el motor TZR no te impresiona nada. Responde bien, con buen tacto desde muy abajo, sin ahogos ni tener que tirar del embrague. El embrague tiene ahora como novedad un empujador con piñón sobre varilla dentada para un tacto más blando. Hay muy poca gracia en este motor a pocas vueltas, entre

3.000 y 5.500 r.p.m., pero «te cae simpático» y piensas que no está nada mal que prácticamente «vegetando» y a régimen tan conservador sea tan agradable de utilizar, sobre todo si luego va a ser capaz de transmitirte las sensaciones mucho más excitantes que deberían corresponder a sus 50 CV. anunciados.

A partir de 6.000 r.p.m. el motor de la TZR va en serio. Lo sientes inmediatamente en forma de un fuerte tirón, que en la gráfica de potencia en banco, prueba realizada por nuestros colegas de Moto Journal, supone el dibujar un trazo de su curva casi vertical, ganando en sólo 1.000 r.p.m., entre 6.000 y 7.000 r.p.m., nada menos que 11 CV. Después la aceleración y el buen tacto del motor continúan de forma muy consistente. El sonido del escape se vuelve agudo y más chillón, tus músculos se ponen tensos y te dispones a seguir exprimiendo el motor de la TZR en busca de mucho más que para tu satisfacción completa llega cuando la aguja del cuentavueltas señala 9.000 r.p.m.

En el momento de un nuevo y enérgico empujón. El momento en que buscas las 10.000 r.p.m. que es cuando alcanzas la potencia máxima. Esta ha sido medida por Moto Journal, al embrague, en 52,3 CV., es decir, 2,3 CV. más que lo declarado por Yamaha. Al llegar a ese punto, tu pie izquierdo tiene que

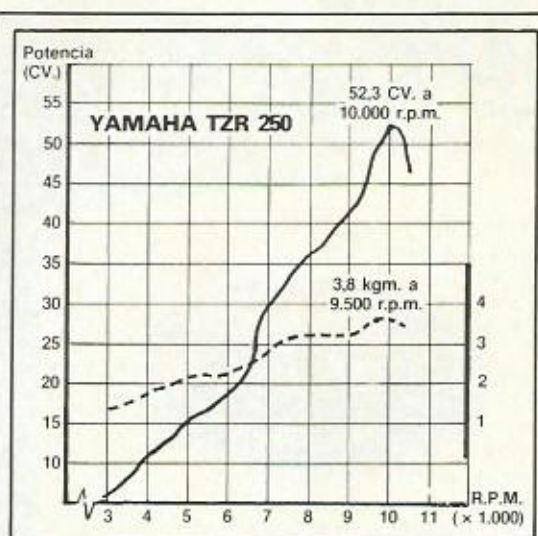
**No se puede pedir más. Disco flotante de 320 mm., pinza de cuatro pistones.**

**Debajo: igual que delante, llanta de 17" y frenada más que asegurada con un pequeño disco de 210 mm. con pinza de doble pistón opuesto.**

### FICHA TECNICA

#### TZR-250

**Motor:** Twin-2 tiempos, refrigerado por agua. Admisión por láminas al cárter. YPVS.  
**Cilindrada:** 249 c.c. (56,4 x 50,0 mm.).  
**Relación de compresión:** 5,9:1.  
**Potencia:** 50 CV. a 10.000 r.p.m.  
**Par máx.:** 3,8 kgm. a 9.750 r.p.m.  
**Carburadores:** 2 Mikuni de guillotina TM28SS.  
**Cambio:** 6 velocidades, lubricación forzada por bomba.  
**Embrague:** Multidisco en baño aceite.  
**Encendido:** CDI.  
**Chasis:** Deltabox en aluminio.  
**Suspensiones:** Delante, horquilla telescópica 39 mm. Detrás, monoamortiguador gas/aceite 40 mm.  
**Frenos:** Delante, 1 disco flotante 320 mm. Pinza 4-pistones. Detrás, 1 disco 210 mm., pinza 2-pistones.  
**Neumáticos:** Delante, 100/80-H17. Detrás, 120/80-H 18.  
**Longitud total:** 2.005 mm.  
**Distancia entre ejes:** 1.375 mm.  
**Altura asiento:** 760 mm.  
**Peso en seco:** 128 kg.  
**Capacidad depósito:** 16 litros.



En el Banco. Curva de potencia al embrague medida por nuestros colegas de la revista francesa Moto Journal. Se aprecia claramente los dos puntos en los que la TZR ofrece su más enérgico carácter, con gran pendiente en su curva entre 6.000 y 7.000 r.p.m. y a partir de 9.000 r.p.m. El valor máximo de 52,3 CV. es superior al declarado por Yamaha de 50 CV.

### TZR 250 frente a RD 350

	Cilindrada diám. x carrer.	Potencia CV/r.p.m.	Par máx. kgm/r.p.m.	Velocidad Máxima	Aceleración 400 m	Peso en vacío	Capacidad Depósito	Prueba Motociclismo
Yamaha TZR 250	249 (56,4 x 50)	50/9.500	3,5/9.000	195/189,7	13"7	128	16	938
Yamaha RD 350	347 (64 x 54)	63/9.000	4,8/8.500	192/182	13"5	160	18	908/913

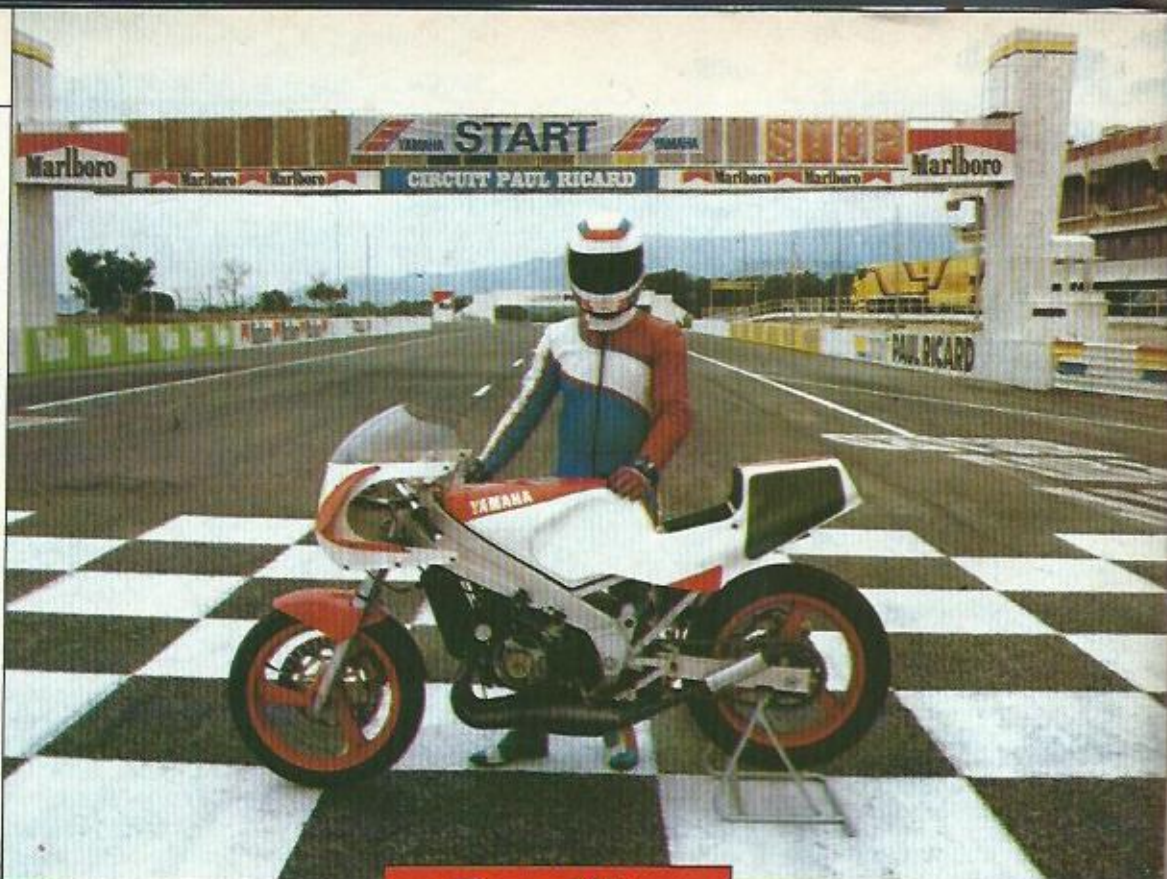
Datos de potencia y par que facilita el fabricante.

El primer valor de velocidad máxima, datos de nuestros compañeros de Moto Journal, el segundo en pruebas de Motociclismo.

## Yamaha TZR 250

estar siempre listo para cambiar rápidamente. Sólo te queda un estrecho margen disponible de 500 r.p.m. para que el motor TZR encuentre un techo insuperable y se venga bruscamente abajo, casi como si te quitasen en ese momento la llave de contacto. No hay más potencia escondida. La TZR ofrece lo mejor de su motor en esos dos claros pero no muy violentos, tirones a 6.000 y 9.000 r.p.m. La zona de utilización media, sobre las 8.000 r.p.m., con tacto lleno y muy aceptable, será la mejor para una utilización normal y que no pretenda ser deportiva. En ese caso no es necesario ser implacable con el acelerador, basta con una adecuada selección de marchas, muy bien escalonadas, para que la conducción pueda ser tan relajada como la de una RD 350. Pero está claro que nunca será igual.

Hay menos elasticidad, más débil respuesta en baja. En la RD 350 el par máximo de 5 kgm. se sitúa a 9.000 r.p.m., en la TZR, sus 3,8 kgm. a 9.500 r.p.m. De todas formas, sin haber probado directamente el motor de la NSR 250 de Honda, es el mejor motor de su clase probado hasta la fecha. Para el que quiere más hay dos kits de potenciamiento, pero si Yamaha



### Dos Kits

Según Yamaha, los dos kits para carreras de Fórmula III que están disponibles (sin facilitar de momento precio), en los concesionarios europeos, incluyen los elementos necesarios para poder incrementar la potencia en un 25%.

#### Kit Básico:

Incluye, escapes, cigüeñal, pistones, encendido,

muelles de embrague más duros, kit para carburadores, piñón de salida.

#### Partes opcionales:

Culata de más compresión, cilindros y unidad de control de YPVS con distintas características, relación de cambio cerrada, radiador de más capacidad, tacómetro racing.

# PONS

## MOTOS

### (APRIMOTO)

## IMPORTADOR APRILIA



C/ Les Eres, 2 Teléf. (93) 897 41 50 LA GRANADA (Barcelona)



APRILIA TX 311 M87

## DISTRIBUIDORES

**TECNIMOTO**  
Prolongación C/ Tapis s/n  
Teléf. (972) 51 02 18  
FIGUERES (Girona)

**PAYA MOTOCICLETAS**  
Av. Francesc Macià, 40  
Teléf. (93) 798 98 65  
MATARO (Barcelona)

**MOTO FOUR**  
Crta. de Roda, 92  
Teléf. (93) 885 62 05  
VIC (Barcelona)

**MOTOS APRILIA**  
C/ Muelle de HEREDIA, 22  
Teléf. (952) 29 04 60  
MALAGA

trata de reemplazar a su RD 350 también debería ofrecer una próxima TZR 350. Sin llegar todavía a esto, el cambio que hoy propone Yamaha, con este motor TZR de 50 CV., no parece tampoco descabellado.

En un plato de la balanza debes poner los 13 CV., que pierdes con respecto a la RD 350, pero en el otro, mejor penetración aerodinámica menor peso, formidable chasis Deltabox, llantas de 17", frenos como para detener una 1000 y postura de conducción pensada para ir muy deprisa. Se sacrifica algo del carácter polivalente de la RD, pero a la larga esta 250 puede ser en bastantes aspectos más efectiva y más rápida que su antecesora.

## Origen de Gran Premio

La TZR 250 tiene una silueta que nos habla directamente y desde el primer instante de su origen de Gran Premio. El carenado integral, para el que Yamaha declara un coeficiente de resistencia muy bajo, de 0,268, ha sufrido los habituales tratamientos de túnel de viento, persiguiendo fines aerodinámicos y tratando de asegurar un buen flujo de aire para refrigeración del motor. La protección al piloto es otro cantar, y tu barbilla deberá estar siempre sobre el depósito, por ejemplo, en la larga recta del Mistral, para que su pequeña y baja cúpula sea eficaz.

Estilo de Gran Premio exige postura de Gran Premio, y en la TZR con semimanillares bastante bajos y reposapiés atrasados y altos te sientes más piloto de carreras que sobre una RD. Además tratándose de una moto muy baja de asiento, 760 mm., muy ligera, 128 kg. en vacío (16 más que una RD 125), y muy estrecha, esto no representa ningún inconveniente. Enseguida te encuentras cómodo y bien instalado para rodar, al menos con mono de cuero en nuestra prueba en Paul Ricard. Pensando en un pasajero la RD ofrecía mucho más confort. El equipamiento es completo con excepción de un indicador de nivel de gasolina que falta, pero hay buenos mandos y relojes de lectura muy clara.

Hablar de manejabilidad en una 250 o 125 es un valor entendido y siempre favorable. En la TZR, muy corta entre ejes, con 1.375 mm., sólo 15 mm. más que una Honda 125 NS, por ejemplo, no hay problemas contando además con amplio ángulo de giro y teniendo en cuenta que su peso con el depósito de 16 litros lleno es tan sólo de 144 kg., y esto representa 33 kg. menos que una RD 350.

Motor con carácter netamente deportivo, pero fácilmente utilizable por un principiante, postura muy deportiva, pero suficientemente cómoda, carenado integral pero efectivo de verdad sólo para rodar

## ¿A qué precio?

Cuando sea importada, la TZR no va a ser una moto menos cara que la RD 350. Por su equipamiento, más completo y por estar tecnológicamente más al día puede justificarse este triste pronóstico. Mirando nuevamente detrás de los Pirineos, podemos averiguar lo que puede suceder con el precio de la TZR.

El último precio de la RD 350 en nuestro país es relativamente «económico», 645.680, y es una de las razones de su notable éxito de ventas. En Francia esta misma RD 350 cuesta 572.740 pesetas. La nueva TZR 250 ha subido allí más alto, hasta 640.000. Esto representa un aumento del 11,74%. En caso de mantenerse estas diferencias en nuestro país, la TZR 250 podría costar aproximadamente 721.482 pesetas. ¿Sigues pensando en ella? ¿Qué precio tiene la competencia?

No hay competencia directa. Sólo tenemos una 250 para «rivalizar» con la Yamaha, pero sólo por su aspecto atractivo, porque la Gilera NGR 250 de motor monocilíndrico de 38 CV. está en otra galaxia mucho más clásica y convencional. Su precio es de 611.030 pesetas. Nos movemos en un mundo de precios disparatados, y se pueden dar circunstancias estrambóticas como que una 250 racing, réplica, deportiva, pero una dos y medio a fin de cuentas puede estar en precio muy aproximado al de una muy costosa Honda CB 450 S o Guzzi V 65 y hasta podría ser más cara que una práctica y polivalente Yamaha XS 400 de 648.000 o una Suzuki GSX 400 de 649.000.

Qué dilema, ¿qué hacer? seguir deseando la llegada de la TZR o confiar en que nos sigan ofreciendo las RD 350 con su precio más favorable.

con estilo de Gran Premio. Poco a poco va clasificándose sola esta TZR, pero queda más y a nuestro juicio es lo mejor que aportan las nuevas Yamaha 250 con respecto a las RD.

Con sólo un cambio o remodelación de motor y estilo no se habría conseguido una TZR. Hacía falta un sólido, rígido, moderno y ligero chasis de aluminio de avanzado diseño. La clave se llama Deltabox y con ella Yamaha consigue tres cosas muy importantes al mismo tiempo.

Gracias a la aleación de aluminio utilizada en delgados perfiles obtenidos por estampación, este chasis es un 40% más ligero y un 30%, más rígido que uno equivalente realizado en acero. Ya son dos importantes factores. El tercero es que el cuadro Deltabox hace irremisiblemente deseable a la TZR.

Con el típico aire de chasis Cobas la pipa de dirección y el eje del basculante se unen de forma lineal por el camino más breve posible garantizando una estructura muy resistente.

Las amplias estructuras laterales del bastidor se combinan con secciones de fundición de aluminio en la zona del basculante y en la pipa de dirección. El subchasis posterior es también totalmente de aluminio y no desmontable. El basculante de muy amplia sección rectangular es igualmente de aluminio. Para completar la obra se ha recurrido a una suspensión posterior del tipo Monocross con amortiguador tipo De Carbon colocado muy bajo y con bieletas, para una amortiguación progresiva, inspiradas directamente en las que monta la TZ de carreras. La horquilla está fuera de dudas con barras de

39 mm. de diámetro, más que en una Honda VFR 750 Génesis.

No hay antidives, Yamaha no los utiliza ni en su FZR 1000, confiando sin embargo nuevamente en el sistema Variable Damper de hidráulicos con paso variable modificados internamente en función de las condiciones en las que trabaja la suspensión. Por ejemplo, durante una frenada este sistema cierra en parte el paso de aceite para contener el hundimiento frontal. No existen reglajes exteriores por aire, pero sí unos más prácticos en cada barra de suspensión para regular la precarga de los muelles.

En una última inspección y antes de volver a rodar en Paul Ricard, destaca el poderoso freno delantero. No hace falta usarlo para que transmita una enorme sensación de confianza. Es simplemente uno de los discos que utiliza la FZR 1000 de 320 mm. de diámetro, flotante y que será estrujado por pastillas semimetálicas empujadas a su vez por los cuatro pistones de una pinza también idéntica a las de la FZR 1000.

Detrás, con el mismo estilo visto en motos de Gran Premio hay un sencillo disco, para compensar frenada, de sólo 210 mm. montado rígidamente y con pinza clásica de Yamaha de doble pistón opuesto. Las dos llantas de 17" hace un año novedad absoluta en su categoría y con las que sigue la evolución de la última técnica aplicada en Gran Premio han sido «fusiladas» directamente de unas Marvic, lo que significa que son huecas y de tres palos.

Después de empezar a motivarse un poco arrancado a empujón, y cuando la recta de tribunas de Paul Ricard queda atrás, te en-

cuentras más o menos perdido en un anchísimo circuito. Conociendo sin embargo el motor de la TZR y manteniendo la aguja en el cuentavueltas clavada entre 9.000 y 10.000 r.p.m. los arces se empiezan a aproximar y las trazadas que al principio te parecían exageradas, por haberlas aprendido con una FZR 1000, empiezan a parecer nuevamente lógicas.

Las inclinaciones aumentan y nada más que los avisadores de los reposapiés rozan en el suelo, con neumáticos Yokohama de origen no especialmente malos en seco. En las primeras frenadas te das cuenta que el Variable Damper no es muy efectivo. Hay un claro hundimiento frontal y es necesaria además cierta adaptación a la maneta del freno porque la potencia de frenado es realmente seria. Con sus ruedas de 17" y postura racing la TZR en las primeras curvas se muestra neutra y sobre todo muy convencional. No hay nada extraño ni particular que reseñar, sólo que se vuelve algo ligera en su parte delantera posiblemente por necesitar más muelle en el amortiguador trasero.

Los cambios bruscos de inclinación, en las más rápidas transiciones de lado a lado, demuestran la rigidez del chasis y buen truco de suspensiones y dentro de los ángulos más cerrados de Paul Ricard, en la chicane, se siente fácil, super ligera y favorecida por una buena postura sobre la moto, que permite conducir a placer con desplazamiento de tu cuerpo. Realmente te encuentras enseguida sobre lo que Yamaha realmente ha construido, una réplica de sus carreras cliente.

Durante nuestra primera prueba de enero del 86 en carretera abierta en Japón encontramos como puntos criticables los mismos que en Paul Ricard. Tendencia a aligerar el tren delantero en curvas rápidas con baches, y necesaria atención al freno delantero para evitar bloqueos imprevistos.

Sin pensar en dedicar una TZR al uso en circuito, nos queda la faceta más normal con la ciudad, carretera y autopista en tu camino. En ciudad el muy utilizable motor de la TZR resulta muy favorable, lo mismo que su reducido tamaño y peso, sólo la postura puede ser algo comprometida. En carretera puedes aplicar todo lo bueno visto en circuito si viajas rápido y no hay más problemas para turismo que algunas vibraciones, y las que se derivan de su posición deportiva, relativa protección del carenado y penoso confort del pasajero. En autopista y en largos viajes esto se multiplica y aunque la TZR ofrece prestaciones lo suficientemente elevadas como para no aburrirte nunca entre peajes, no se encontrará nunca en su mejor ambiente. □

A. Moreno DE CARLOS  
Fotos: C. BOET