

CONTACTO

Yamaha XV 535 Virago

USA MADE IN JAPAN

Segun el diccionario, la aceptación Virago, que toman todas las Yamaha Custom, significa «arpiá» «mujer regañona». Nada menos apropiado para esta dócil, suave y atractiva Custom, a la imagen y semejanza de los USA pero hecha en Japón. Rock y palillos...





Suavidad, pocas vibraciones y potencia a cualquier régimen caracterizan al sencillo y muy efectivo motor bicilindrico en V de la Virago.

www.motosclasicas80.com



Info@motosclasicas80.com

QUIZA lo del nombre tenga su motivo en el origen de las Custom, que derivan de las modificaciones que efectuaban los propietarios de las míticas Harley Davidson, cuyo estilo y personalidad ha sentado auténtica escuela definiendo todo un carácter motoclista y por derivación una categoría de motos que hoy todas las fábricas del mundo incluyen en sus catálogos.

En el mercado español, Custom como la Ducati Indiana o la Morini Excalibur están teniendo un remarcable éxito que no ha pasado desapercibido a la marca de los tres diapasones.

Como lógica reacción ante la irrefrenable oleada de «Repliracers» por la casi total ausen-

cia de motos de carretera «humanas», lo cierto es que existe una nueva parcela de mercado abierta y aprovechable.

Caprichosamente, el mercado a veces tiene estas contradicciones. Yamaha fue, Harley aparte, la primera marca en ofrecer un producto así en España. Aquellas XV 750, pertenecientes a la primera hornada de la entonces SEMSA, no llegaron a cuajar en nuestro mercado, demasiado avido por aquel entonces de tetracilíndricas.

Luego lo volvería a intentar, con más éxito desde luego, con la SR 250 Special, pero esta utilitaria y práctica moto pertenece a un segmento muy diferente al de la moto que hoy nos ocupa.

A SIMPLE VISTA

Hemos hecho antes una obligada mención a sus contrincantes italianas, y ésta será inevitable, pues inevitable ha sido para Yamaha el inspirarse en las ventas obtenidas por estos modelos, para traer a nuestro país una moto tan diferente de los productos que hasta ahora tenía en catálogo. Y podemos decir, que, al menos estéticamente, la japonesa entra con muy buen pie. La moto es de una esbeltez de líneas espléndida, inspirándose en lo mejor de la gama Sportster de Harley Davidson, (otra referencia obligada la de la marca de Milwaukee). Quizás la ventaja de la XV 535 sobre sus rivales trasalpinas estriba en haber creado un modelo enteramente nuevo, no aprovechando nada de ninguna moto anterior. En este sentido cabe señalar el hecho de que tanto la Morini como la Ducati se aproximan más a la esencia Custom, puede traducirse como «a la medida del cliente» que en definitiva no trata más que de personalizar, de mejor a peor manera un producto ya existente.

La Virago XV 535 cautiva a la gente. Su sensación de ligereza, la calidad de sus cromados, y, sobre todo su personalidad, hacen que el pasar desapercibido con ella sea imposible. Pero tampoco creo que el potencial cliente de la Virago guste de pasar precisamente desapercibido.

Como ya he mencionado, la calidad de los cromados es algo evidente, así como... su abundancia. De hecho, la moto tan sólo tiene dos colores, el azul indigo metalizado del falso depósito, tapas laterales y guardabarros, y el cromado de todo lo demás. El depósito se divide en dos partes, una superior, correspondiente al tradicional de todas las motos, pero de dimensiones muy, muy reducidas en forma de lágrima y en aras de la particular estética de la moto, y una inferior, más grande, bajo el asiento. Este también está dividido en dos «plazas» sirviendo el del pasajero como pequeño respaldo para el conductor. Un manillar «cuernos de vaca», aunque sin caer en exageraciones, preside un exiguo tablero de instrumentos compuesto de un solo reloj velocímetro-cuentakilómetros y por un anexo en aluminio con tres luces testigo: largas, punto muerto e intermitentes. En los extremos del manillar, unos clásicos mandos Yamaha de última generación con los habituales controles, y en el derecho, una novedad: mando de la reserva de combustible, eléctrico, por estar dotada la moto, al igual que las FZ, de bomba de carburante. Los reposapiés, en posición muy adelantada, son amplios y cómo-



FICHA TECNICA

Motor: Bicilíndrico en V. Cuatro tiempos SOHC.
Cilindrada: 535 cm. cúbicos.
Diam. x carrera: 76 x 59.
Relación de compresión: 9,0:1.
Potencia máxima: 46,2 CV. a 7.500 revoluciones por minuto.
Par máximo: 4,8 kgm. a 6.000 r.p.m.
Carburadores: Dos Mikuni BDS34.
Arranque: Eléctrico.
Lubricación: Por cárter húmedo.
Dimensiones
Longitud total: 2.225 mm.
Anchura: 725 mm.
Altura: 1.110 mm.
Altura asiento: 720 mm.
Distancia entre ejes: 1.520 mm.
Distancia al suelo: 160 mm.
Peso en orden de marcha: 195 kg.
Rueda delantera: 3,00 x 19 Dunlop F-14.
Rueda trasera: 140/90 x 15 Dunlop K-425.
Freno delantero: Simple disco de 298 mm.
Freno trasero: Tambor de 200 mm.
Capacidad depósito: 13,5 l.
Reserva: 2,5 l.



Transmisión por cardán, naturalmente llantas de radios, cromados de excelente calidad por todas partes y superadelantada posición de pedales y reposapiés que sorprenderá a los no iniciados en el peculiar mundo Custom.

ectura, la suavidad en la entrega de potencia y con caballos en toda la gama de revoluciones son sus características más destacadas. Unas insignificantes vibraciones (algo más evidentes en los pies, sobre todo en el izquierdo) nos acompañarán en marcha, al igual que el agradable rumor de fondo del tradicional bicilíndrico. Esta va unido a un «moderno» silbido, procedente de la transmisión secundaria por cardán. Un cardán, que como todos los utilizados por Yamaha, sólo puede recibir elogios. No se nota en absoluto, con ello queda todo dicho.

Insertamos la primera, por cierto con un «clak» mínimo y un embrague dulcísimo, y con su largo desarrollo, ya en esta primera marcha se acaba de definir el carácter de la moto. Todo en ella respira sosiego y tranquilidad. Su particular postura de conducción, que no afecta en nada a la seguridad de conducción y la

muy progresiva entrega de potencia hace que confiemos en seguida, a pesar de la peculiar personalidad de la moto. El asiento, que en una primera impresión nos parece cómodo, al cabo de unos kilómetros comienza a fatigar, en especial por el particular resalte que lo une con el semisillín del eventual acompañante, que nos acaba durmiendo el principio de la espalda. Tampoco la suspensión trasera, durísima, contribuye a que la moto pueda ser considerada como adecuada para largos recorridos. La horquilla delantera, con un buen lanzamiento, es en cambio más cómoda y absorbe bien las irregularidades del terreno.

La citada posición de conducción, y su larga distancia entre ejes, hacen que la moto no sea en absoluto indicada para una conducción medianamente deportiva. Tampoco los frenos ayudan a ello, en especial el trase-

ro, clásico tambor Yamaha, de mal tacto y mediocre comportamiento. Bastante mejor el delantero, con una buena bomba que lo hace progresivo y potente, pero perjudicado por la extraña falta de tacto que le confiere la larga horquilla delantera.

Pero es en el motor donde destaca la XV 535. No importa en la marcha que vayas, siempre tendrás caballos a tu disposición. Parece en muchos momentos un motor de mayor cilindrada, a lo que desde luego contribuyen unos muy acertados desarrollos. Sobre la capacidad rutera, hemos de decir lo mismo que se ha repetido muchas veces para las motos de trail. Una cosa es lo que permite la moto y otra muy diferente lo que resiste tu cuerpo, totalmente expuesto al viento frontal. Por lo tanto, 110 Km/h. sin ningún problema, 130 Km/h. un poco más fatigosamente y por encima de ello, lo que estés dispuesto a aguantar. Una pan-

talla transparente, como muchas que se comercializan en el mercado español, contribuirá mucho a poder aumentar esta velocidad de cruce y reforzar su carácter. Por otra parte, las piernas también van un poco demasiado abiertas, provocando un ligero cansancio en las mismas a poco que queramos aumentar el ritmo de marcha. De todas maneras, una moto tan particular como esta tiene también su utilización particular, y en ésta no creo que se incluya para nada el viajar a altas velocidades.

En definitiva, la XV 535 seguramente va a significar un revulsivo en el segmento de las Custom. Parte con ventaja estética y de terminación sobre sus rivales, y sobre todo, con un precio de 799.000 pts. que la sitúa con una gran ventaja inicial frente a las más caras italianas. □

Texto y fotos: **Joan Carles Orengo**
 Con la colaboración de **Motostar**
 y **Félix Rodríguez**