

YAMAHA YZM METAL PRECIOSO

Como debes saber (o no, depende del caso) lo que me llevó en convertirme en una mecánico de motocross fue ver el trabajo completo de Dave Thorpe en Honda cuando fui al Farleight Castle en 1984 siendo virgen en esto de los GP. Sé que hablo por muchos pilotos y mecánicos cuando digo que me he visto influenciado por ciertas marcas, que han dejado tatuado mi cerebro. Marcas que, cuando pienso en ellas, de nuevo me producen una gran tormenta de emociones.



EXCEL



Con todo esto en la mente pensamos que lo mejor sería exponerte alguna de nuestras favoritas. Estas motos no están a la venta al público y es casi un milagro si encuentras algo de serie en ellas. En 1987 emergió un nuevo escenario cuando el AMA introdujo su norma de producción, acabando entonces de un solo golpe con la época dorada de las motos puramente oficiales de las marcas. Así que nos disponemos a viajar en el tiempo para traer al presente algunas de las bestias que le harán saltar las lágrimas a más de uno. Muchas de ellas se encuentran ahora en manos de coleccionistas. En este número te traemos una de las máquinas más llamativas de todos los tiempos: la Team Yamaha YZM500 de 1987.

LA YAMAHA YZM500 DE 1987

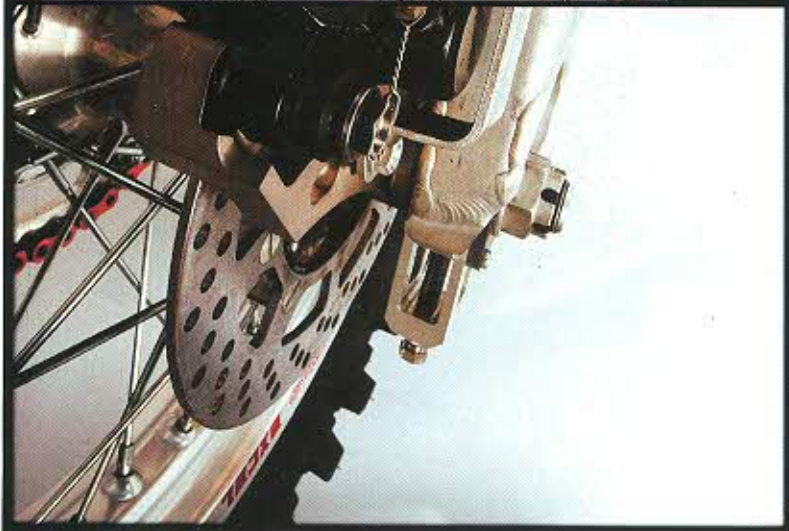
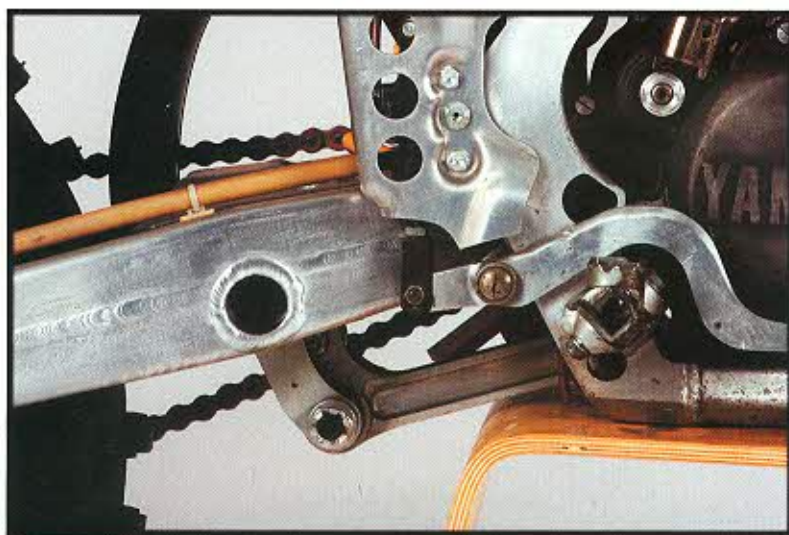
Texto: Rob Walters
Fotos: Roddy Macleod
Adaptación: X. Mou

El primer reportaje lo dedicamos a una máquina realmente ilustre, la Yamaha YZM500, que fue una moto revolucionaria en 1987 cuando fue puesta en escena por primera vez en el panorama mundial. En realidad sólo en 2006, 19 años después, Yamaha fabricó una máquina de competición con chasis de aluminio para la categoría reina. A esto debemos añadir que Yamaha nunca ha hecho una producción una moto de dos tiempos de refrigeración líquida para dicha categoría. Así que es fácil ver cómo de especial es esta moto.

Las motos sólo fueron utilizadas para competición durante dos años. Durante 1987 y 1988 los pilotos que iban a ser inscritos eran Jacky Vilmond y Leif Perrson, aunque ocurrió un inesperado accidente en un nightclub mientras celebraban el título del Campeonato del Mundo de 250. Vilmond cayó desde una moto suspendida en el aire en un nightclub de París y sufrió una lesión de espalda que le mantuvo apartado de la competición hasta finales de 1988. En el último minuto inscribieron al piloto finlandés Kurt Lundquist, quien realizó un trabajo estelar manteniendo los esfuerzos de la fábrica en el centro de atención. El chico que supervisaba el proyecto era Lin Jarvis, que también fue el responsable del fichaje de Valentino Rossi por Yamaha hace un par de años.

Eran motos tan especiales que no se podía encontrar en ellas ninguna pieza de producción, aunque la moto era mucho más similar de lo que se creía a la YZ490 de fábrica de refrigeración por aire y chasis de acero que Hakan Carlqvist había estado desarrollando durante años. La parte trasera del motor era idéntica, aparte de la adición del sistema de refrigeración líquida en el cilindro, la culata y por supuesto la bomba de agua montada sobre la tapa del embrague.

Nunca ha habido gráficos de potencia relacionados con estas motos, aunque si los equipos las hubieran puesto en el banco (cosa que nunca hicieron) no hubieran hecho pública la información. ¡Asumimos que eran sobradamente veloces!



El equipo tampoco tuvo casi problemas de motor y en realidad casi ni probaron la moto, ya que ya era lo suficientemente buena tal como venía de Japón. De hecho en los dos años que la moto estuvo en competición, los mecánicos apenas hicieron otra cosa que ir sustituyendo, a ritmo de una por GP, las cajas de cambio que iban llegando puntualmente desde Yamaha Japón. El mecanismo de competición, que incluía los neumáticos y la suspensión, era prácticamente el mismo que el de la vieja 490. El chasis era tan evolucionado para su época que todavía ahora parece bueno: una combinación de partes extrudidas de aluminio, de sección rectangular nunca vistas hasta la fecha. La fábrica mandó suficientes bastidores para que pudieran ser reemplazados cada 4 Grandes Premios los mecánicos nunca lo hicieron porque el original se mantenía en perfecto estado y se mostraban reacios a sustituir algo que iba tan bien. Eso sí, se lo pulía y abrillantaba continuamente para que siguiera pareciendo nuevo. Precisamente de ahí vino el único problema que se le recuerda a este chasis mágico. Tras el Gran Premio de Bélgica en Namur el agua usada para limpiarlo fue mezclada por equivocación con un detergente que, como se descubrió más tarde, atacaba al aluminio y este fue cambiado porque el chasis había perdido el brillo.

El subchasis era de tipo monocuna lo cual significa que el airbox y el subchasis en sí eran lo mismo. No iban soldados como hoy en día; esta configuración se adelantó a su tiempo aunque los costes actuales de producción no permitirían realizarlo así. Dada la complejidad de su diseño fue uno de los recambios que llegó más a cuentagotas ya que sólo se suministraron dos para toda la temporada 87. Sus paredes eran muy finas y cuando se comenzaron a romper el equipo sólo pudo limitarse a soldarlos y esperar que la cosa fuera bien el fin de semana. Es verdad, sin embargo, que nunca se llegaron a romper del todo aunque después de cada carrera aparecían llenos de grietas...

El depósito lucía pintado en blanco; los conductos de aireación discurrían a través de él y cumplían a la perfección su misión de mandar aire limpio al filtro. La suspensión posterior era una Ohlins. Y precisamente para Ohlins Carla había desarrollado ya en 1986 una de las primeras horquillas invertidas que eran bastante buenas para esa época. Sin embargo Yamaha decidió ir sobre seguro y montar, a última hora, unas KYB convencionales de serie que habían dado muy buen resultado en las 250 de Van de Berk y Bekkonen.

La moto no ganó ningún campeonato. De hecho su carencia de tecnología punta se vio superada en la pista por las maravillas que Kawasaki y Honda presentaron esa temporada. Sin embargo logró ganar en Finlandia 88 cuando Vimond volvió a las carreras y también cuando Perron se impuso en Le Touquet Beach Race con una YZM pintada de azul Sonauto. Era una opinión común en esa época que cuando se marchó Vimond Yamaha dejó de evolucionar la moto incapaz de encontrar un piloto a la altura de su máquina. Obviamente el equipo tampoco ponía demasiado fácil dejar a gente pilotar la moto... y si lo hubieran puesto más fácil se hubieran ahorrado un montón de depresiones al darse cuenta de lo realmente buena que era su máquina.

De hecho, el legado de la Yamaha YZM 87-88 fue realmente impresionante y para muchos es la máquina que ocupa el lugar más alto en el ranking de motos "exóticas" de fábrica construidas por Yamaha.



