

Una de las mejores sensaciones que se puede vivir en una moto, es la de internarse por trochas, senderos y caminos de herradura, cruzando quebradas, pequeños valles y reviradas montañas. Ese es el mundo de la Yamaha WR 400, el mundo del verdadero Enduro.

YAMAHA

WR 400

Informe especial sobre Enduro

Texto y Fotos: Juan C. Posada. Colaboración especial: Yamaha Sports, Nicolas Stankov, Andrés Macías Y Carlos M. López

Desde la misma invención de la moto hace más de un siglo, siempre han existido aventureros, que han encontrado en esta máquina un medio ideal para internarse por todo tipo de terrenos, enfrentando los más difíciles caminos y siguiendo las huellas trazadas por caballos, avanzando sobre arena, pantano, piedras o agua, muchas veces incluso abriendo camino donde nunca ha existido, superando cada obstáculo que

la naturaleza pone en su camino, llegando a lugares increíbles, dominados por hermosos paisajes, que son el mejor premio al gran esfuerzo de hombre y máquina.

En un comienzo cualquier moto era buena para practicar este deporte, pero más adelante fueron surgiendo máquinas cada vez más preparadas, con mejores suspensiones, mayor potencia y menos peso. Dando paso a la competición y al surgimiento de diferentes modalidades, algunas en circuitos preparados, otras a campo traviesa y otras por zonas escarpadas de mucha dificultad. Las primeras evolucionaron en lo que primero se conoció como Scrambler y hoy llamamos Motocross, las segundas se convirtieron en el Enduro y las últimas en el Trial. Hoy en día existen máquinas especiales para cada una de estas modalidades, la mayoría propulsadas por motores de dos tiempos, que gracias a su bajo peso, poca complejidad y elevada potencia han dominado el panorama en las últimas cuatro décadas. Las cuatro tiempos, aunque han seguido evolucionando, siempre habían estado relegadas a un segundo plano y competitivamente nada podían hacer contra el dominio de las dos tiempos.

Esa era la historia hasta hace unos años cuando Yamaha presentó la YZ 400 de cuatro tiem-

pos, una moto que de inmediato mostró sus capacidades, al imponerse sobre las supuestamente invencibles máquinas de dos tiempos en los más competitivos campeonatos de Motocross. Luego de esta demostración de poder el panorama cambió totalmente y muchos fabricantes entendieron que el futuro sonaría a cuatro tiempos, más aún cuando en algunos países se venían aprobando una serie de normas sobre control de emisiones, que poco a poco dejarían por fuera a las motos de dos tiempos, mucho más contaminantes.

Pero además de la YZ 400, especial para Motocross, Yamaha también preparó la versión de Enduro que es prácticamente una copia al carbón de esta última, aunque lógicamente con unas suspensiones calibradas un poco más suaves, con un motor más dócil y de mejor respuesta a bajas revoluciones, equipada con luces y con un tanque de mayor capacidad, pensado para las largas jornadas lejos de la civilización, habituales en la práctica del Enduro.

Hace poco recibimos una invitación de la gente de Yamaha Sports para probar la WR 400 y pasar todo un día trochando, para hablar en





STAR-1 GRAPHIC



STAR-1 SOLID

Ahora en Colombia
el Casco #1 del Mundo



WIND JAMMER



M-1 SOLID

Dos Ruedas Teléfono: 2669445 Telefax: 3112139 Medellín e-mail: alives@epm.net.co - Despachos a cualquier lugar del país

términos más conocidos, lógicamente fue imposible resistirse a la tentación de montar en la máquina que revolucionó el mundo del Motocross y del Enduro.

Además de disfrutar de la WR 400, tuve el placer de estar acompañado por Nicolás Stankov y Andrés Macías, el primero uno de los mejores motocrossistas de Colombia, con cinco títulos nacionales y actualmente promotor del Motocross en Antioquia, el segundo, endurista activo, con un título nacional en la categoría novatos en el 99 y presidente del Club Mototrocha de Antioquia, que agrupa a más de 70 corredores, entre enduristas y motocrossistas. Ellos con su experiencia fueron los encargados de llevar al límite la moto y descubrir sus verdaderas capacidades en toda clase de terrenos, incluido un circuito de motocross.

En los diferentes apartes que acompañan este artículo, encontraran información técnica, un breve comentario de mi experiencia sobre la WR, la opinión de nuestros acompañantes y otros datos interesantes sobre este fascinante mundo del Enduro, que preparamos para aquellos que decidan comenzar, ojalá lo disfruten.

Sensaciones extremas

Cuando al fin llegó el día, luego de varios aplazamientos, por diferentes razones, salí preparado con todo el equipo, sintiéndome como un caballero medieval metido en su armadura, listo para montar su caballo y enfrentar la batalla. No puedo negar que sentía algo de temor, pues no se trataba de montar cualquier moto, era comenzar en el más bravo de los potros y no es que pueda presumir de ser un endurista, al contrario mi experiencia en esto de trochar es más bien limitada, por esto se eligió una ruta de dificultad media que incluía destapado, con fuertes ascensos y descensos, algunos tramos de potreros con bastantes sanjas y canalones o caminos de herradura que descendían, con bastante inclinación, desde una montaña para llegar a un río que daba paso nuevamente a la civilización. Por fortuna el día anterior no había llovido y el terreno estaba seco, lo que facilitaba un poco las cosas, aunque debo aceptar que

más de una vez se puso complicado el asunto. La WR es muy alta y delgada, pero sobretodo es muy liviana, esto transmite mucha confianza. La posición sobre ella es muy relajada y claramente pensada para permitir el cambio constante de posición, que implica el manejo por trochas y destapado.

Prenderla no es tan difícil como podría parecer, solo es cuestión de descompresionar el monocilíndrico y dar una patada seca, tras lo cual surge un sonido ronco del silenciador, que sube de inmediato las revoluciones al corazón y deja sentir el poder que espera impaciente en

tre las piernas.

Los primeros kilómetros fueron en pavimento, mientras dejábamos la ciudad y me permitieron experimentar el empuje impresionante de esta máquina, que arranca con todo desde abajo y acelera sin parar, soltando toda la caballería en lo que más bien parece una estampida, al punto de dar la impresión de que puede seguir acelerando indefinidamente, o hasta que uno movido por la razón decide poner la siguiente marcha y así sucesivamente hasta agotar todas las cinco, que por cierto se encuentran muy juntas, aumentando la sensación de empuje.



Hacer esto en la WR no es nada difícil, lógico que hay que saber la técnica. En la página opuesta se puede apreciar el espectacular diseño frontal.

VELMOTOS REPUESTOS Y TALLER
Cr.46 x Av.33 # 36-67 Tel:2328057 Med.



MOTOCLINICA

Todo en Llantas y Baterías
Neumáticos, Filtros, Tornillería y Repuestos
Servicio Autorizado Yamaha - Reparación de Cigüeñales

Cll. 38 N° 52-47 Tels. 2328804 /3415 /2400 Med. e-mail: motoclinica@uol.com.co

Examen a Fondo



En el destapado la cosa se complica un poco, pues en todo momento la llanta trasera parece decidida a pasar a la delantera, ahí es cuando un piloto inexperto aprecia la suave respuesta en baja y la facilidad para dosificar la potencia y evitar los constantes derrapes.

De las suspensiones no hay nada que decir y aunque no podría asegurar que logre exigir las a fondo, sí pude ver a Nicolás volando sin problemas como si se tratara de una máquina de motocross.



Los frenos se muestran suficientes para detener la moto sin problemas en todo momento, aunque no gozan del tacto que podría esperarse, sin embargo tienen la ventaja de que no se bloquean con demasiada facilidad.

Otro aspecto que no quisiera dejar sin mencionar es el buen funcionamiento de las luces, las cuales cumplen muy bien su función, permitiendo transitar sin problemas durante la noche, esto pude comprobarlo al final del día cuando emprendimos el regreso a casa.

En resumen puedo decir que pude sentir todas las virtudes que le han permitido a esta moto estar por encima de las máquinas de dos tiem-

pos, sobretodo gracias a su impresionante motor, que logra reunir la confiabilidad, el torque y la suavidad de un cuatro tiempos, con lo liviano y rabioso de un dos tiempos. Algo que hasta su llegada nadie había podido hacer.



Los frenos cumplen bien su función. El silenciador original de la moto fue cambiado por el que se ve en la foto, que pertenece a una YZ 400. Abajo, el motor que es el corazón de la WR 400, con la máxima tecnología en materiales y diseño.

La Técnica



Motor	Monocilíndrico 4T, cárter seco, DOHC, 5 válvulas, refrig. por líquido
Cilindrada	399 c.c.
Rel. compresión	12.5 : 1
Potencia Max.	48 PS a 9.000 rpm
Torque Max.	4.06 kg f - m a 7.500 rpm
Arranque	A pedal
Embrague	Multidisco en aceite
Caja	5 Velocidades
Susp. Del.	Telescópica invertida
Susp. Tra.	New Monocross
Freno Del.	Disco 245 mm
Freno Tra.	Disco 220 mm
Peso vacío	113 kg. (en seco)
Capacidad tanque	12 Lt. (3 galones)
Precio	\$18.250.000

La WR 400 es una moto pensada para la competición, gracias a esto incorpora los mejores materiales y componentes que Yamaha tiene a su disposición, siempre buscando el mínimo peso y la mayor resistencia.

Su motor de cuatro tiempos refrigerado por agua, dispone de dos ejes de levas que accionan 5 válvulas, tres de admisión y dos de escape. Su configuración de carrera ultra corta, y sus componentes de menor peso, han sido pensados para reducir al máximo las inercias y permitir una velocidad de giro mucho más alta y una rápida aceleración junto a una respuesta casi instantánea al acelerador.

En total su potencia es de 48 caballos a 9.000 r.p.m. y su torque de 4.06 kgf-m a 7.500 r.p.m. Cifras equivalentes a las de una 250 de dos tiempos, y debido a su elevada relación de compresión de 12.5:1 es imprescindible la gasolina extra. Para hacer más eficiente la refrigeración y elevar la distancia libre al suelo, el motor es de cárter seco y el aceite va alojado en la parte superior del chasis. El embrague es multidisco y va conectado a una caja de 5 velocidades. El arranque es a patada con descompresor manual y cuenta con una válvula en el

carburador, junto al choke, que se acciona manualmente y que facilita el arranque en caliente.

Las suspensiones son multirregulables, con telescopios invertidos adelante y con lo que Yamaha denomina New Monocross en la parte trasera, un sistema progresivo que va conectado a un robusto basculante fabricado en aluminio.

Tiene ruedas de 21 y 18 pulgadas, y de serie incorpora unos excelentes rines Takasago Excel, que entonan perfecto con el excelente nivel de acabados que es notorio en todos sus componentes.



TALLER

Servicio Técnico 2 y 4 tiempos
 Cll. 10 # 43e-108
 2661585
 El Poblado - Medellín

TALLER

MOTOS ANTONY
SERVICIO TÉCNICO 2 Y 4 TIEMPOS
 Cll. 30 # 71-14 Tel. 2569706 Medellín

MOTOS LA 73

Repuestos y Lubricantes
Servicio técnico 2 y 4T
 Cr. 73 # 43-31 4137861 Med.