

REVISTA

400

\$25.00

Núm. 26

MX
HECHO EN
MÉXICO

CITEM



www.400cc.com.mx

TEAM
FIAT
YAMAHA

YAMAHA



Las **30** motocicletas
de **Yamaha** en la
categoría máxima

1961 - 2011

50 años de
YAMAHA en los
Grandes Premios

Giacomo Agostini, Kenny Roberts, Eddie Lawson, Wayne Rainey,
Valentino Rossi y otros pilotos que llevaron la marca a lo más alto



**Protección y cuidado
para tu moto!!!**

ECOMTM
Químicos Rotomáticos

Moto's

COMPRA LO
MEXICANO[®]

www.ecomoto.com.mx

ECOMoto's
Racing

Motoplanet
EL PLANETA DE LAS MOTOS



Super Oferta

Motocicleta 110cc marca Tank

Precio

\$8,300

Presentando este anuncio

te regalamos un casco



www.motoplanet.com.mx

COACALCO

Via José López Portillo 105
Col. Villa de las Flores
C. P. 55710 Coacalco, Edo. De México
Tel. 5555 1144, 5555 0971, 2500 2508 FAX 25002550

PRIMERO DE MAYO

Bvd. Manuel Ávila Camacho 89
Col. Fracc. Alice Blanco
C. P. 53370 Naucalpan, Edo. De México
Tel. 5258 5508 Fax. 5258 2289

"MOTOPLANET (Y DISEÑO), SON MARCAS REGISTRADAS, LAS CUALES SE ENCUENTRAN REGISTRADAS ANTE EL INSTITUTO MEXICANO DE LA PROPIEDAD INDUSTRIAL Y SU TITULAR ES AUTO CREDIT, S.A. DE C.V., POR LO QUE QUIEN LAS USE SIN EL CONSENTIMIENTO DE SU TITULAR CONSTITUIRÁ UNA VIOLACIÓN LEGAL, CASTIGÁNDOSE CON LAS SANCIONES QUE MARCA LA LEY."

50 AÑOS DE YAMAHA EN LOS GP



El Yamaha Marlboro Team fue de los más importantes en la historia deportiva de la marca. En la foto John Kocinski [19] y el flamante tricampeón Wayne Rainey [1] a principios de los años 90.

La marca de los diapasones, desde su incursión en el mundo de las dos ruedas el primero de Julio de 1955, ha tenido en los últimos años uno de sus mejores momentos en competición, siendo campeona indiscutible de los últimos 3 campeonatos mundiales de MotoGP, la más importante categoría de velocidad a nivel mundial, al mismo tiempo que ha sido competitiva en todas las demás disciplinas en las que compete, ya sea, Superbike, Enduro, Cross, Supermotard e incluso entre los ATV siendo dueña absoluta de los últimos Rally Dakar celebrados en Argentina y Chile.

A todos estos éxitos, la marca de los diapasones tiene este año, una razón más para celebrar, y es que en este 2011 Yamaha cumple 50 años en el campeonato mundial de velocidad, la prueba reina del motociclismo mejor conocida como GP [Gran Premio]. Este campeonato que hoy en día lo conocemos como MotoGP, se corrió por primera vez en el año de 1949, en plena época de postguerra y desde siempre es por donde hemos visto desfilir los mejores pilotos de la historia a bordo de las máquinas prototipo más avanzadas de sus tiempos, mismas que irían marcando el camino evolutivo para las motocicletas de nuestros tiempos.

Rápidamente el GP empezó a cobrar fama y cada vez se podía ver a más aficionados en las pistas. Nello Pagani pasó a la historia como el primero en ganar un título en la categoría de 125cc; a su vez, el italiano Bruno Ruffo fue el primer campeón de los 250cc; en la especialidad de 350cc, el primer título lo obtuvo el británico Freddie Frith y en la categoría de mayor cilindraje, Leslie Graham del Reino Unido logró ser el primer campeón en 1949.

Tuvieron que pasar 12 años para que Yamaha rodara por primera vez en el GP. Fue un 21 de mayo de 1961 en el Gran Premio de Clermont Ferrand en Francia, en el que la marca japonesa presentó sus motocicletas comandadas por los nipones Taneharu Noguchi y Fumio Ito. Este último logró ser el mejor posicionado entre los pilotos de la marca al colocarse en el noveno lugar al finalizar la temporada.

Los títulos para Yamaha llegaron hasta su cuarto año de participación, de la mano del británico Phil Read quien se coronó en 1964 en la categoría del cuarto de litro. Desde entonces la firma japonesa ha obtenido un total de 36 campeonatos en las diferentes categorías; cuatro en GP125, 14 en GP250, tres en GP350, 10 en GP500



Phil Read en plena disputa del GP250 en 1966, año que finalizó subcampeón.



"King Kenny" sobre la YZR OW4BR en 1980, año en que consiguió su última corona en la categoría máxima del motociclismo.



Yamaha RD56 de GP 250, con la cual Phil Read consiguió dos campeonatos consecutivos en la categoría en 1984 y 1985.



Giuseppe Agostini junto a la DW26 con la cual consiguió el último título de su carrera deportiva y el primero para Yamaha en GP500.



Eddie Lawson, luciendo el número 1 en su carenado, tal como lo fue costumbre en la segunda mitad de la década del 80.



Los últimos años han sido miel sobre ojales para la marca de las diapasones, prueba de ello son los duels que vivimos entre Lorenzo y Rossi en las temporadas 2009 y 2010.



Valentino Rossi despidiéndose de la YZR-M1 800 a finales de la temporada 2010.



Para esta temporada, todas las motos oficiales lucirán este emblema alusivo al 50 aniversario de la marca en los Grandes Premios.

"En estos 50 años, Yamaha ha probado el dulce sabor de la victoria y también el de la derrota amarga, pero en última instancia nunca hemos perdido el espíritu de competición con el que empezamos entonces" (Hiroyuki Yanagi, Director Yamaha Motor Co., Ltd.).

y cinco en MotoGP. Por otra parte, los pilotos que más glorias le han entregado a Yamaha son, el británico Phil Read y el italiano Valentino Rossi, con cuatro títulos mundiales cada uno.

Yamaha fue ascendiendo rápidamente con buenos resultados entre las categorías a medida que pasaban los años, pero fue en 1973 cuando la marca presentó una máquina capaz de desbancar a la, hasta ese momento, imbatible MV Agusta. Yamaha presentó la poderosa YZR 500 OW20, esta fue la primera de una larga saga de motocicletas que fueron forjando la tradición de Yamaha en la historia del GP. Las YZR eran máquinas modernas en aquel entonces, su motor de dos tiempos al fin era competitivo frente a los de cuatro, en parte gracias a la incorporación de escapes calculados que revolucionaron a los motores de mezcla para altas prestaciones.

Apenas en el primer Gran Premio de 1973 celebrado en Francia, Yamaha obtuvo un abrumador triunfo de la mano del finlandés Jarno Saarinen; todo parecía decir que por fin una marca japonesa dominaría el mundial, sin embargo Saarinen perdió la vida en el trazado de Monza, por lo que la marca en acto de luto retiró su equipo de carreras durante ese año. Para 1974 los de Iwata regresaron con nuevos bríos, consiguiendo el fichaje de Giacomo Agostini, que si bien en su primer año tuvo muchos problemas con la YZR, consiguió el campeonato de 1975 superando a su excompañero de equipo y eterno rival Phil Read. El piloto nacido en Brescia fue fundamental para la marca, ya que sería él mismo quien cambiaría el rumbo de la historia y produciría ese quiebre donde las motos japonesas invadieron la categoría máxima.

En 1977, Yamaha presentó la YZR 500 OW35K con intenciones de seguir siendo la marca a batir, la misma presentaba por primera vez la válvula de escape YPVS que mejoraba la entrega de potencia de la moto. De esta manera no pasó de 1978 que Yamaha nuevamente se consagrara en la categoría máxima, con un piloto que ha sido una gran pieza para la marca, estamos hablando de "King" Kenny, el señor Kenny Roberts. La particularidad de Roberts en las pistas ha sido desde siempre su técnica de conducción en base al derrape controlado, misma que adquirió en las competencias de Dirt Track, y esto lo hacía ver por encima de sus rivales dentro de la pista en aquellos años, principalmente frente a Barry Sheene (Suzuki), quien fue compañero de equipo de Roberts luego de

que este se consagrara campeón de forma consecutiva en 1978, 1979 y 1980. Finalmente Roberts se retiró de las competencias tras el subcampeonato obtenido en 1983. Pero la buena racha de Yamaha no acabaría allí, inmediatamente el estadounidense Eddie Lawson conseguiría los campeonatos de 1984, 1986 y 1988 en GP500 para la marca de las diapasones antes de cambiar de escudería, al mismo tiempo que Wayne Rainey venía en ascenso. Allí comenzó lo que muchos conocen como la "época dorada del motociclismo" debido a las grandes batallas que presenciábamos entre Kevin Schwantz, Mick Doohan, Wayne Gardner y John Kocinski, además de Lawson y Rainey. Wayne Rainey sobresalió en 1990, 1991 y 1992 con los campeonatos obtenidos para la marca Yamaha dentro del equipo de competiciones de Kenny Roberts; lastimosamente, el 5 de Septiembre de 1993 durante el Gran Premio de Misano, Rainey sufrió un accidente que lo dejó paralizado de la cintura hacia abajo, abandonando así el motociclismo y el campeonato que lideraba.

Fue hasta el año 2002 cuando la categoría cambió su rumbo para siempre, las ligeras y nerviosas máquinas dos tiempos de 500cc dejaron su lugar a las más modernas de cuatro tiempos, con 990cc en un principio y con 800cc a partir del cambio de reglamentación para el año 2007. Si bien las nuevas cuatro tiempos compartieron parrilla durante 2002 con algunas GP500, cambiaron la denominación de la categoría a MotoGP. En esta era moderna, Yamaha ha sido la marca que más ha dominado el panorama, con 5 campeonatos del mundo de los 9 que se disputaron hasta el momento, al mismo tiempo que ha sido Valentino Rossi quien ha conseguido una mayor cantidad de logros con los campeonatos de 2004, 2005, 2008 y 2009, a los que se suma la corona del 2010 alcanzada por el piloto español Jorge Lorenzo en la más reciente temporada.

Como parte de la celebración de los 50 años de participación en los Grandes Premios, Yamaha ha programado una carrera conmemorativa en el circuito japonés de Motegi, donde se rodarán las motos más emblemáticas de la marca, tales como la YZR 500 OW20 de 1974 y la YZR 500 OW35K de 1978, ambas monturas campeonas del mundo en manos de Agostini y Roberts respectivamente. Además, para la edición de 2011 del Mundial de Velocidad, las YZR llevarán orgullosamente un logo conmemorativo a este medio siglo de buenos resultados. **400**

SURTIMOS A TODA LA REPUBLICA

ROGMARE

S.A. de C.V.



MAYOREO

EXCLUSIVO MAYOREO



www.rm-m.com.mx

AV. LÁZARO CARDENAS No. 1223

(ENTRE YUNQUE Y ESMERÍL)

A UNA CUADRA DE LA CALLE FUELLE

TEL. / FAX (33) 3124-5416 / 3344-6187

NEXTEL ID 62*289724*1 Y 62*289724*2

CONTACTO@RM-M.COM.MX

Contamos con las líneas completas:



RM-TECH



ISO 9001
HONG FORTUNE
TIRES & TYRES



Evolución de la YZR de GP, la motocicleta más



OW20 (1973): Primera YZR de la saga, la cual en su primer carrera del año consiguió inmediatamente el primer y tercer lugar en el GP de Francia por encima de la MV Agusta de Phill Read. Esta moto de enfriamiento líquido tenía una motorización 2T de cuatro cilindros en línea.

OW23 (1974): Fue la primera YZR desarrollada específicamente para la categoría reina; más ligera, con mayor potencia, mejor chasis y distancia entre ejes recortada. Con ella Yamaha ganó el campeonato de constructores en 1974.

OW26 (1975): Ese año, con Giacomo Agostini al mando de la versión mejorada de la OW23 consiguió el campeonato de GP500 y el segundo título de constructores para Yamaha.



OW35 (1977): Se mejoró el sistema de admisión y se cambiaron a 56 x 50,6 mm las medidas de diámetro por carrera del pistón, abandonando el diseño supercuadrado de 54 mm de la variante anterior para hacerlo más corto de carrera.



OW35K (1978): En esta versión, Yamaha introdujo el sistema YPVS para la válvula de escape, que hacía más progresiva la

entrega de potencia. Con esta innovación Kenny Roberts ganó el primero de sus tres campeonatos en GP500.

OW45 (1979): Sin grandes variaciones respecto a la OW35K, sólo pequeños cambios en las ruedas, sistema de frenos y perfeccionamiento de la válvula de poder YPVS.



OW48 (1980): Primera YZR con chasis de aluminio, a pesar de que la marca ocultaba celosamente su desarrollo pintando la estructura de negro, se volvió al chasis de acero para la cuarta carrera del año.

OW48R (1980): Desarrollada para acabar la temporada, en ella se voltearon los dos cilindros externos para ganar 7 hp y se volvió al chasis de acero, aunque en la última carrera del año se comenzaron las pruebas sobre un chasis de aluminio que sería la base del utilizado en la OW53.

OW53 (1981): Nuevo chasis de aluminio y última YZR 500 con cilindros en línea.

OW54 (1981): Debido a la necesidad de mayores prestaciones, a mitad de temporada se cambió el motor por un nuevo cuatro cilindros en cuadro con admisión por válvulas rotativas, sin embargo la nueva mecánica aumentó el peso y empeoró la estabilidad.



OW60 (1982): La segunda generación del motor en cuadro consiguió una reducción en el peso de 6 kilogramos.

OW61 (1982): Primer V4 de 500cc con el cual redujeron peso y mantuvieron el ancho de una GP250 gracias a la utilización de 2 cigüeñales, también contaba con un marco de aluminio que sirvió de base para

el chasis Deltabox, desarrollado por el ingeniero español Antonio Cobas.



OW70 (1983): Ya en 1983 se introdujo la estructura de aluminio Deltabox, diseñado específicamente para una rueda delantera de 17 pulgadas.



OW76 (1984): Eddie Lawson ganó el campeonato mundial de GP con este modelo de 1984 que regresó a la admisión por láminas.

OW77 (1984): Prototipo que nunca participó en un Gran Premio, en él se desarrolló el sistema de cigüeñales contrarrotantes.

OW81 (1985): El motor V4 fue rediseñado para enfrentar el campeonato de 1985 con una pareja de cigüeñales contrarrotantes donde el primero giraba hacia atrás y el segundo hacia adelante. El piloto Eddie Lawson volvió a repetir el título para Yamaha en 1986 con esta motocicleta.



OW86 (1987): Ese año por reglamentación se disminuyeron los decibeles en las motocicletas de la categoría de 110 a 105 dB, con lo que a la YZR se le realizaron mejoras en los sistemas de escape y refrigeración.

OW98 (1988): El nuevo motor V4 abrió

importante de Yamaha en la categoría reina

sus bancadas de 60 a 70° para mejorar el sistema de admisión. Además, la pareja de escapes que pasa por debajo del motor se acomodó en el costado derecho de la rueda trasera, con un diseño asimétrico del basculante. Con esta Yamaha Eddie Lawson logró en 1988 su tercera corona del GP500.

YZR 500 OWAB



OWAB (1989): La principal innovación en esta Yamaha fue la introducción de un dispositivo de registro de datos.

OWC1 (1990): Se mejoró la conducción y la potencia alcanzaba los 155 hp. Con esta moto Wayne Rainey conquistó su primer campeonato en la categoría máxima.

YZR 500 OWD3



OWD3 (1991): Ese año el peso mínimo de las motocicletas se limitó a 131 kilogramos. Yamaha comenzó a usar el control electrónico de suspensión, mismo que abandonó antes de finalizar la temporada.

OWE0 (1992): En la última mitad de la temporada de 1992, Yamaha presentó su propio "big-bang", con la cual Wayne Rainey obtuvo su segundo campeonato.

YZR 500 OWF2



OWF2 (1993): La YZR alcanzaba los 170 hp y se utilizó un nuevo chasis de aluminio, sin embargo no terminó por convencer al

piloto Wayne Rainey, quien se quejaba de su extrema rigidez, por lo que en la octava ronda del mundial, Rainey logró que el chasis fuera cambiado por el utilizado en el equipo RDC.

OWF9 (1994): Se utiliza por primera vez el Air-box, denominado por la marca como Ram-Air Intake con tomas de aire en el carenado.

OWJ1 (1996): Se volvió al motor supercadrado de 54 x 54 mm de diámetro y carrera del pistón, se mejoraron las aleaciones utilizadas en la nueva mecánica y se rediseño el chasis.

OWHD (1997): Fue desarrollada a la par con la OWJ1, pero a esta versión de la YZR se le aumentó los grados de separación de las bancadas de 70 a 75° para admitir una caja de aire mayor.

YZR 500 OWK1



OWK1 (1998): Por reglamentación comienzan a trabajar con la nueva gasolina sin plomo y se cambian los carburadores Mikuni por unos nuevos Keihin.

YZR 500 OWK6



OWK6 (2000): Yamaha introduce nuevas cabezas, silenciadores y carenados. Con estas mejoras logra el campeonato de constructores luego de 7 años de sequías.

YZR 500 OWL6



OWL6 (2001): Nuevos basculantes más largos y cortos ajustándose a las necesidades de los diferentes pilotos.

OWL9 (2002): En 2002 Yamaha sacó la 28ª y última generación de la YZR500, con mejoras en cabezas, cilindros y en la ubicación del motor.



YZR-M1 990

YZR-M1 990 (2002): Comienza la nueva era con MotoGP y máquinas de cuatro tiempos. Yamaha tarda una temporada en poner a punto su M1 para en 2003 hacer una serie de modificaciones que la llevarían a conseguir el campeonato en manos de Valentino Rossi por dos años consecutivos. Entre las mejoras realizadas, se cambiaron los carburadores por un sistema de inyección electrónica, se recortó la distancia entre ejes al mismo tiempo que el basculante era más largo y se adoptó un sistema de engranes para accionar los árboles de levas a la cabeza, en lugar de la cadena de distribución. La motocicleta alcanzaba 260 hp.

YZR-M1 800



YZR-M1 800 (2007): La última de las YZR hasta el momento, antes de que se regrese a los 1,000 cc en MotoGP para la temporada 2012. Esta motocicleta ha ganado 3 de los 4 campeonatos en los que ha competido. Para este año 2011 Valentino Rossi ha dejado la YZR-M1 que llevó en cuatro ocasiones a lo más alto del campeonato, sin embargo, la marca confía plenamente en su actual campeón Jorge Lorenzo y el estadounidense Ben Spies, para conseguir su cuarta corona consecutiva dentro de la categoría reina del motociclismo de velocidad mundial.

DESCUB



Trazados especiales y un ambiente de camaradería fueron los protagonistas de esta Ruta. Más de 100 participantes entre pilotos y acompañantes fueron los afortunados de vivir esta experiencia.



Una de las rutas TAE/400 más esperadas a lo largo del año, ha sido de nueva cuenta todo un éxito. La Ruta de Plata que cautivó a propios y extraños en el 2010, ha regresado, con una organización de primer nivel, el apoyo total de las autoridades involucradas a través de nuestra ruta y una participación todavía mayor a la del año pasado, convirtiendo a la Ruta Plateada en un verdadero hit!

Como de costumbre una vez más el Flyper se convirtió en el búnker de operaciones del TAE/400, lugar hasta donde llegaron pilotos de prácticamente todas las latitudes del centro y sureste de la república, lográndose conformar un amplio grupo

de entusiastas listos para la aventura. De hecho, el éxito fue tal, que el grupo tuvo que dividirse en 4 sub-grupos los cuales partieron con una diferencia de 40 minutos entre cada uno, además de recorrer 3 caminos diferentes de acuerdo al nivel de experiencia de los participantes.

El primer grupo fue encabezado por un viejo conocido, el famoso "Bunn" Salvador Morales, quien puso en marcha sus quads alrededor de las 8:30 a.m., partiendo por la ruta que sube a Cacalomacán y Tlaco-tepec, alcanzando la altura máxima de 4,200 metros sobre el nivel del mar cuando apenas habían recorrido los primeros 20 kilómetros de la ruta, justo a la altura

del parque de los Venados, en donde se realizó la primera escala con la finalidad de compactar a los 15 pilotos que inicialmente habían comenzado.

El segundo pelotón conformado también de 15 integrantes, partió a las 9:10 de la mañana, pasando por un paraje bastante conocido por los entusiastas del enduro, "Mapa de Piedra", lugar en el que se realiza la clásica cita veraniega del nacional de enduro. Desde ahí el grupo B se enfiló con destino hacia el parque de los Venados, en donde dieron alcance al primer contingente. Mientras que en una grata sorpresa de parte de la comunidad TAE/400, pudimos atestiguar el debut como guía profesional

RIENDO TAXCO

RUTA DE PLATA- TOLUCA TAXCO



de nuestro amigo Salvador Carrillo, quien se encargó de comandar el grupo C integrado por 14 participantes, mientras que nuestro buen amigo César Sánchez fue el encargado de llevarse al 4to grupo conformado por 15 cuatrimotos más. Ambos grupos C y D tomaron la ruta de Zinacantan, hasta llegar a San Juan de las Huertas, para desde ahí dirigirse con rumbo al Parque de los Venados, desde donde las rutas se unificaron, eso sí, con sus debidos tiempos de diferencia.

A partir de este punto, los 4 subgrupos continuaron por el mismo trayecto. El líder del TAE Juan Manuel "El Flypper", tomó la decisión de abanderar la avanzada. Pasan-

do primero por Agua Blanca y Costepec, con un recorrido cercano a los 12 kilómetros de pavimento, para luego volver hasta nuestro habitat natural, la terracería. En donde cruzaron por distintos tipos de terreno hasta llegar a Tilpaya, para entrar a un pequeño pero muy divertido tramo Técnico, para desde ahí hilvanar el camino con dirección a Taxco. Lugar que nos recibió con los brazos abiertos, tanto la gente de la localidad, como sus autoridades, quienes hay que decirlo nos trataron de maravilla e incluso armaron un operativo de seguridad especial, para guiarnos por nuestro recorrido dentro de esta ciudad, famosa por sus artesanías de plata, donde iniciamos con una ruta por las ex-haciendas mineras

y callejoniadas de la ciudad para continuar con la bendición de cascos y motos frente a la parroquia de Santa Prisca. Ahí y para cerrar con broche de oro, llegamos hasta el hotel Posada Misión, lugar sede del evento en donde ya nos esperaba una banda de música sinaloense y un delicioso coctel de bienvenida. Así entre bromas, anécdotas y sobre todo mucha camaradería, nuevamente la Ruta de Plata, fue todo un éxito demostrando porqué las Rutas TAE/400 se han convertido en eventos de referencia para los amantes de la aventura off road nacional. **400**

Fotos: www.400cc.com.mx/rutadeplata2011