

reportaje **Nacidas en 1995**

Hace un **cuarto de siglo**

Motos míticas, curiosas o desastrosas de hace 25 años

Motos que aún tienes frescas en tus recuerdos, te das cuenta de que fueron lanzadas hace un cuarto de siglo... Pero nos siguen encantando como el día que las vimos por primera vez en el escaparate.

Antonio Regidor

Echando la vista atrás y hojeando los catálogos de motos de hace unos años, siempre te encuentras sorpresas. Es divertido, y sorprendente, comprobar cómo pasa el tiempo... Así te das cuenta de que algunos modelos de motos que, a nuestra edad, todavía te parecen modernos ya tienen 25 años... Es como si en 1980 vieses aún modernas las motos de 1955... Una barbaridad. Porque una ZX-6R o una TRX 850 todavía son motos muy atractivas y llevaderas, motos

que no te importaría comprar para tener en tu garaje. Incluso la Aprilia Moto 6.5, que fue una moto realmente rara, hoy en día se nos antoja una moto muy distinguida y diferente, de colección, sin duda. Otras como la Diversión 900, pues, qué queréis que os diga, es una moto que por desgracia no pone, aunque sí hay que recalcar que en su momento fue la rutera más económica que podías comprar. Comparándola con su abuela la FJ1100, no cabe duda de que es infinitamente mejor esta última, a pesar de que la FJ es diez años más antigua... Hoy repasamos 6 motos que ya cargan con 25 tacos a sus espaldas. ¡Que lo disfrutéis!



Kawasaki ZX-6R

Esta fue la respuesta de la marca de Kobe a la CBR600F, una supersport de altos vuelos, la primera superdeportiva verde de media cilindrada, pensada por y para los circuitos. Con un rabioso motor de cuatro cilindros en línea transversal de 599 c.c. -4T, LC, 16V, DOHC, carburadores- y 100 CV, tenía un carácter áspero y rudo. Concebida a imagen y semejanza de su hermana mayor ZX-9R, tenía semimanillares por encima de la tija, instrumentación de corte deportivo y un asiento de dos plazas separadas. La saga aún pervive hoy en día con la 636, aunque ya no representa lo que significó en su momento.



Suzuki GSF 600 Bandit

La saga de las naked Bandit se inició en Japón en 1989 con las pequeñas 250 y 400 tetracilíndricas, pero para Europa se decidió hacerla crecer hasta los 600. Nació en 1995, su motor tetracilíndrico de 599 c.c. -4T, 16V, DOHC- estaba refrigerado por el sistema SACS de aire-aceite en lugar del sistema de agua de la 400. Ofrecía 80 CV, pero distaba mucho de ser una moto naked tan deportiva como la 400. De hecho, era una naked sport-turismo, con un motor lleno de par, a años luz del molinillo de la deportiva Bandit 400 (que tenía 50 CV). Con un peso de 200 kg, tampoco era una moto muy ligera, pero se ganó una fama de fiabilidad a prueba de bombas. En 1996 apareció la versión semicarenada, y estuvieron en producción hasta 2004, ya que en 2005 apareció la GSF 650.



Ducati 916 Senna

En el Salón de Bolonia, a finales de 1994, Ducati mostró su homenaje al desaparecido piloto de F1 Ayrton Senna, muerto en ese mismo año en un accidente en el circuito de Monza. La moto tomaba como base la conocida 916, se mantenía prácticamente todo, el motor, la parte ciclo -como el chasis tubular y el basculante monobrazo- y la carrocería, pero se dotaba de suspensiones Showa y Öhlins, una placa conmemorativa, escapes Termignoni y una decoración en gris metalizado oscuro -que en la siguiente versión se sustituyó por el negro- con llantas en rojo. La potencia de 109 CV de su motor bicilíndrico en V90° -4T, LC, 8V, Desmo, IE- se mantuvo, al igual que sus prestaciones. Hoy en día es una moto de coleccionista.

SOLDMOTO 11

Aprilia Moto 6.5

Hace 25 años, concretamente en 1995, Aprilia lanzaba la Moto 6.5, una naked de formas redondeadas obra del diseñador industrial Philippe Starck, que fue puro diseño, sin más. Se produjo desde 1995 hasta 2002, pero se vendieron muy pocas unidades, principalmente a clientes que la compraron como objeto decorativo de diseño no por su pragmatismo o utilidad. Su corazón era un motor monocilíndrico Rotax de 652 c.c. -4T, LC, 5V, DOHC- de la Aprilia Pegaso que entregaba 42 CV para mover 150 kg.



Yamaha XJ 900 S Diversion

Tras el éxito de las XJ600N/F Diversion, la marca de los diapasones la hizo crecer de cilindrada para crear la XJ 900 S Diversion, una moto semicarenada, con transmisión por cardán y con un cometido más turístico. No olvidemos que las XJ 650/900 de principios de los ochenta también tenían transmisión por cardán, o sea que, en parte, se recuperaba algo de su pasado técnico. De hecho, Yamaha puso al día un concepto que había nacido en 1983, que se actualizó en 1989 y que renació en 1995. Con un motor de 4 cilindros -inclinados hacia delante unos grados-, refrigerados por aire, que ofrecía 90 CV, un chasis doble cuna completa de tubo de acero más grueso de lo habitual, horquilla y monoamortiguador convencionales y un equipo de frenos estándar para la época, fue una moto que, por desgracia, pasó desapercibida. Dejó de producirse en 2003.



Yamaha TRX 850

Por su sonido o su apariencia fue considerada en su momento una japonesa italianizada, con el chasis multitubular de acero, el semicarenado y el propulsor con sonido a motor en V. Se movía gracias al motor Genesis bicilíndrico twin de la TDM 850 -4T, LC, 10V, DOHC-, pero mejorado, aligerado y con un orden de encendido de 270° -en lugar de 360° de la TDM-, que le otorgaba un sonido de motor en V, muy Ducati. Con 79 CV y 190 kg, fue una moto muy deportiva, incómoda y de escaso nivel de ventas. Estuvo en producción desde 1995 hasta el año 2000.

