

# Chantey

Boletín de los concesionarios náuticos de Yamaha



Marzo 2016  
**No. 159**  
 Versión española

## ÍNDICE

- P1: Especial Chantey: Los WaveRunner celebran su 30º aniversario
- P4: Consejo puntual para el servicio técnico: Comprobación y cambio de aceite en un PWC
- P5: Actualidad mundial: Un WaveBlaster viaja 10.000 km para volver a su casa y otras noticias

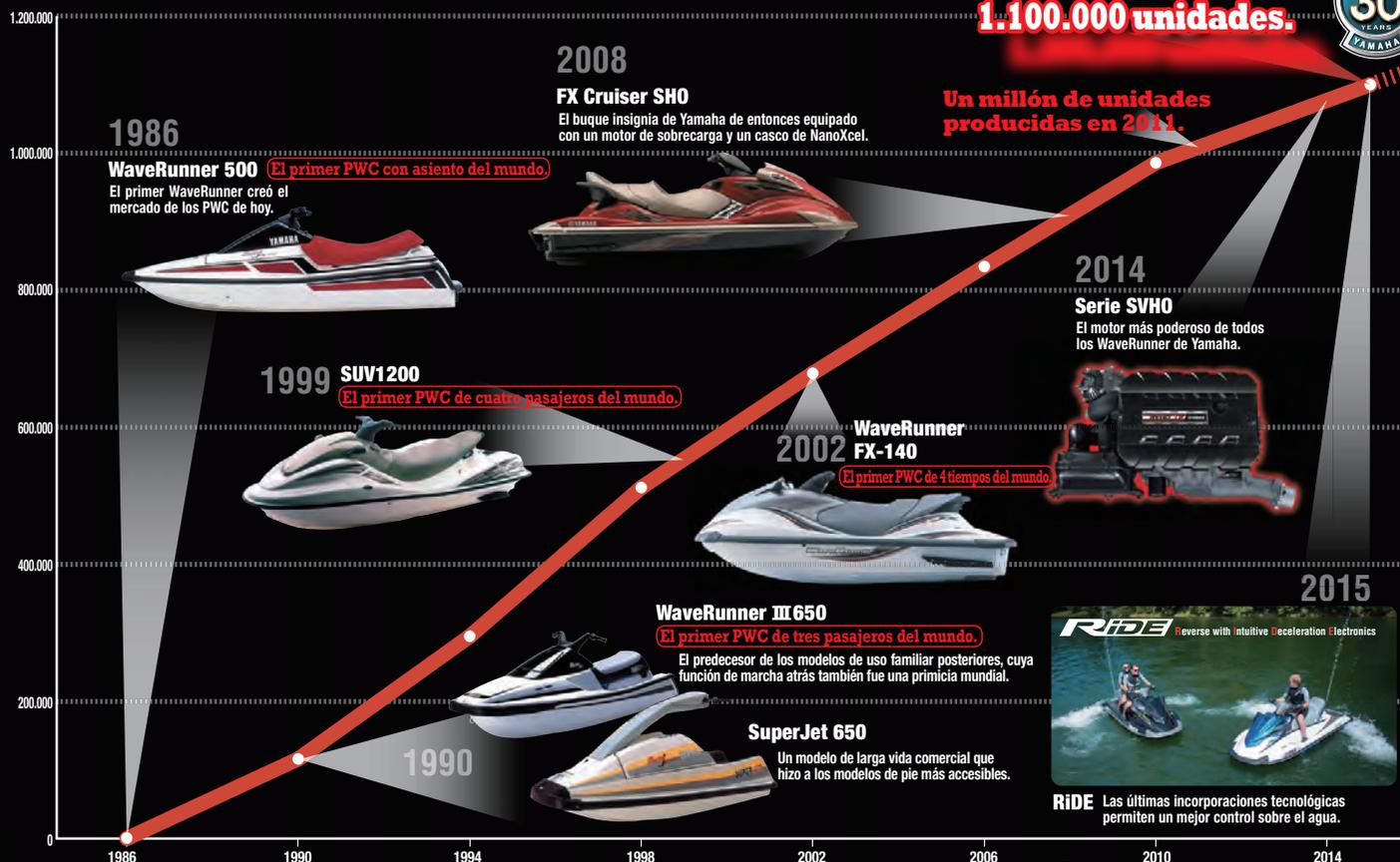
YAMAHA MOTOR CO., LTD., Marine Business Operations, 2500 Shingai, Iwata, Shizuoka 438-8501, Japan

Especial Chantey

# Los WaveRunner celebran su 30º aniversario

## Evolución de la producción de los WaveRunner

Yamaha seguirá liderando la industria y convirtiendo en realidad lo que los clientes desean de los WaveRunner. 2015



En 1986 Yamaha Motor comercializó su primer vehículo acuático personal (PWC en siglas en inglés) “WaveRunner 500” en EE.UU. (“Marine Jet 500T” en Japón). Han transcurrido 30 años desde el nacimiento del negocio PWC de Yamaha y en este número presentamos la evolución de los WaveRunner desde su inicio hasta el presente.



Página especial del 30º aniversario de los WaveRunner:  
<http://global.yamaha-motor.com/business/waverunner/30th/>



## La época que vio nacer los PWC de Yamaha

En los años 70 del siglo pasado, no existía ningún sistema de licencias para pilotar los PWC en Japón. Numerosas lanchas y veleros surcaban las aguas de la península de Miura en los fines de semana y se podía ver a diferentes modelos de PWC atravesar las olas cruzándose con ellos. Dicen que el origen del PWC se remonta a medio siglo antes de estos años y fue una embarcación creada en Francia, a partir de la cual se introdujeron una gran variedad de formas y diseños en todo el mundo. Sin embargo, ninguna de ellas contó con suficiente desarrollo como para convertirse en una categoría dominante. En las aguas japonesas de aquella época navegaban un gran abanico de vehículos acuáticos. En respuesta a esta tendencia, se establecieron de forma oficial las “normas específicas del PWC” en 1980, lo cual motivó un rápido cambio en el panorama del PWC en Japón. Tres años más tarde, en 1983, Yamaha inició un desarrollo integral de su primer PWC.

## Del fracaso a la alabanza en las pruebas en EE.UU.

En el inicio del proyecto de I+D, el objetivo de Yamaha era construir un PWC estilizado para pilotar de pie con excelentes prestaciones de velocidad y viraje. El casco tenía forma de tabla, equipado con un motor de 25CV de Yamaha. El vehículo, de construcción sencilla, se manejaba con manillares y era capaz de maniobrar entre las olas como si fuera una tabla de esquí. Así fue el primer prototipo de Yamaha: el “Power Ski”. Las pruebas iniciales realizadas en el lago Hamana fueron positivas y el personal involucrado estaba entusiasmado con la vista puesta en una nueva categoría de vehículo acuático. Las siguientes pruebas se realizaron en EE.UU. en 1984, pero, para abreviar una larga historia, fueron un fracaso total. El piloto de prueba era un fornido hombre que pesaba más de 100 kg y ya tenía dificultad en mantenerse de pie en el Power Ski, desarrollado pensando en el tipo de cuerpo de un japonés medio. Incluso cuando por fin pudo pilotarlo, el vehículo carecía de la potencia satisfactoria.

Tras el total fracaso de las pruebas en EE.UU., Yamaha cambió drásticamente su rumbo en el concepto del proyecto. El doloroso descubrimiento de que el mercado norteamericano quería un modelo estable con el que pueda disfrutar con seguridad un amplio abanico de usuarios condujo a la idea de un modelo biplaza con asiento. Una sesión de pruebas del prototipo revisado se realizó el año siguiente con el mismo piloto. Esta vez, la prueba con el nuevo modelo biplaza fue completamente otra historia. “¡Es una maravilla!”, exclamó el piloto tras repetir varios giros completos, alabándolo como un PWC con una sensación que ningún otro aportaba. Resultó claro que este modelo no requería ninguna técnica especial de pilotaje, pudiendo casi cualquiera realizar giros cerrados, lo cual era exactamente lo que los usuarios norteamericanos buscaban. Esta sesión de pruebas proporcionó a Yamaha la confianza de que su concepto de producto dio justo en el blanco y se aceleró su desarrollo para dar vida al nuevo negocio.



El prototipo de “Power Ski” (arriba) que se probó en EE.UU. en 1984 fue un modelo de pie propulsado por un motor fueraborda de 25 CV.

Se desarrolló rápidamente un nuevo prototipo que encarnaba las nuevas claves del proyecto, “modelo de pie” y “biplaza”. La I+D inicial se realizó con el prototipo propulsado por un motor fueraborda.

## El tamaño del mercado de los PWC se cuadruplica en 4 años

El modelo biplaza elogiado por el piloto de prueba en EE.UU. se comercializó como WaveRunner 500 en 1986, incorporándose el año siguiente a la gama el monoplaza WaveJammer 500. El debut de estos dos primeros modelos de Yamaha con dos conceptos de producto muy diferentes impactó el mercado de los PWC y a los aficionados al deporte náutico, superando con creces las expectativas iniciales de Yamaha. Antes de la entrada de Yamaha en el mercado, la demanda anual de los PWC en el mundo fue de unas 25.000 unidades. La cifra saltó a las 31.000 en 1987, a las 57.000 en 1988, y en 1990 superó las 100.000. En solo cuatro años estos modelos de Yamaha generaron un crecimiento cuádruple del mercado.

Para dar respuesta a este vertiginoso aumento en la demanda en EE.UU., el mayor mercado de los PWC, así como para hacer frente a las fluctuaciones en el tipo de cambio, a partir de 1989 los PWC de Yamaha comenzaron a fabricarse en Yamaha Motor Manufacturing Corporation of America (YMMC).



El primer PWC de Yamaha, el WaveRunner 500 (1986)



## Una historia de éxito de la política de “Negocio Multi-eje” de Yamaha

Tras la entrada en el negocio de los PWC, Yamaha Motor pasó a presentar numerosas tecnologías y productos que hicieron época. Un brillante ejemplo es el modelo FX140 comercializado mundialmente por Yamaha en 2002 como el primer modelo PWC del mundo propulsado por un motor de 4 tiempos. Yamaha siempre ha sido innovadora en materia de ecología con sus motores fueraborda y se mantuvo en la misma actitud con este nuevo PWC de 4 tiempos, que aportó mejoras sustanciales en las prestaciones ecológicas como mejor economía de combustible, reducción de emisiones, reducción de ruido, etc. Además, el motor de 4 tiempos fue desarrollado en base a un motor de motocicleta de altas prestaciones, por lo que el FX140 adquirió unas prestaciones dinámicas. Yamaha continuó el desarrollo de motores de PWC y en 2008 lanzó el motor de alta potencia (Super High Output), el primero en usar un sobrecargador. El desarrollo ulterior dio fruto al motor Super Vortex High Output (SVHO), que fue incorporado en los modelos de 2014. El motor SVHO logra un 20 % más de potencia que



El FX140 (2002) fue el primer PWC de 4 tiempos del mundo, que superó con éxito las normas de emisiones de la Agencia de Protección Medioambiental de EE.UU.

el motor SHO, mientras que los cambios introducidos en el conjunto pistón y los sistemas de refrigeración mantienen una alta fiabilidad a pesar de su mayor potencia.

Yamaha no sólo desarrolla motores potentes como el SVHO sino también trabaja en otros motores de PWC más compactos y ligeros como el TR-1.

Al mismo tiempo, Yamaha continúa siendo un líder en la tecnología de construcción de cascos con los exclusivos materiales ultra ligeros NanoXcel y NanoXcel2, y en el campo electrónico con el innovador sistema de doble control de marcha en los manillares RiDE (marcha atrás con electrónica de deceleración intuitiva en sus siglas en inglés).



El motor tricilíndrico náutico de alta potencia TR-1.



El buque insignia FX Cruiser SVHO.

# Comprobación y cambio de aceite en un PWC

Esta vez presentamos los métodos correctos de comprobar y cambiar el aceite en un vehículo acuático personal WaveRunner. Los métodos aquí explicados son los propios de un motor de WaveRunner, por lo que para otros productos de Yamaha asegúrese de consultar los manuales de servicio, etc. sobre los métodos correctos.

La mayoría de los PWC de Yamaha están equipados con motores de 4 tiempos y hay tres tipos básicos: el tricilíndrico de un litro (TR-1), el tetracilíndrico de 1,1 litros y el tetracilíndrico de 1,8 litros.

Asimismo, la forma del cárter de aceite de estos motores tienen esencialmente dos tipos: el cárter seco y el cárter húmedo.

## Comprobar el nivel de aceite

Los métodos de comprobar el nivel de aceite son diferentes para motores de cárter seco (de 1 litro y de 1,1 litros) y los de cárter húmedo (de 1,8 litros)

### Motores de cárter seco

Con los motores de cárter seco, asegúrese de hacer funcionar el motor para calentarlo antes de medir el nivel de aceite. Es para devolver el aceite que queda en el cárter al depósito de aceite para realizar una medición correcta.

Tras calentar el motor durante unos 6 minutos, sacar el tapón de llenado de aceite situado en la parte superior del depósito de aceite. El tapón de llenado de aceite tiene una varilla de medición de aceite incorporada. Limpie la varilla con una tela limpia.

Después, enrosque el tapón de llenado de aceite hasta que esté firmemente cerrado y luego sáquelo para comprobar el nivel de aceite marcado en la varilla.

Tras comprobar el nivel de aceite, vuelva a enroscar el tapón de llenado de aceite hasta que esté firmemente cerrado.

### Motores de cárter húmedo

Con un motor de cárter húmedo, usted deberá comprobar el nivel de aceite con el motor en frío. Si el motor estuviera en uso justo antes de la comprobación, deje el motor parado durante unos 5 minutos para que el aceite se asiente antes de la medición.

Saque el medidor de nivel de aceite y límpielo con una tela limpia. A continuación, introduzca el medidor de nivel de aceite hasta el tope, sáquelo otra vez y compruebe el nivel de aceite.

Tras comprobar el nivel de aceite, vuelva a introducir el medidor de nivel de aceite hasta el tope.

## Cambio de aceite

La ubicación del drenado del aceite viejo y la de llenado del aceite nuevo son diferentes según los tipos de motor.

Para facilitar el drenado del aceite viejo, caliente el motor antes de iniciar la tarea.

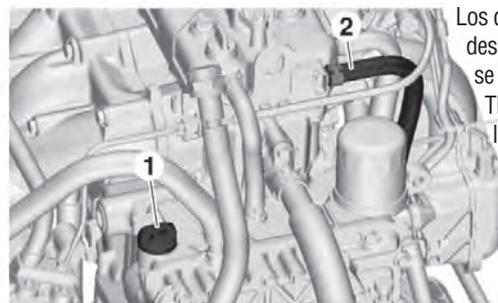
### Drenar el aceite viejo

**Con un motor de 1,1 litros**, primero saque el tapón de llenado del depósito de aceite situado en la parte superior del depósito de aceite y luego drene el aceite viejo a través del orificio de llenado de aceite.

**Con un motor de 1,8 litros**, primero saque el medidor de nivel de aceite y luego drene el aceite viejo a través del tubo del medidor de nivel de aceite.

**Con un motor de 1 litro**, el aceite viejo se drena a través de dos puntos. Uno es desde el orificio de llenado del depósito de aceite, desde el cual el aceite se drena tras sacar el tapón de llenado.

Otro es el tubo de extracción de aceite fijado al gancho del motor en la parte posterior de la culata del cilindro. Separe el extremo del tubo que está fijado al gancho del motor y use el tubo para drenar el aceite viejo del cárter.



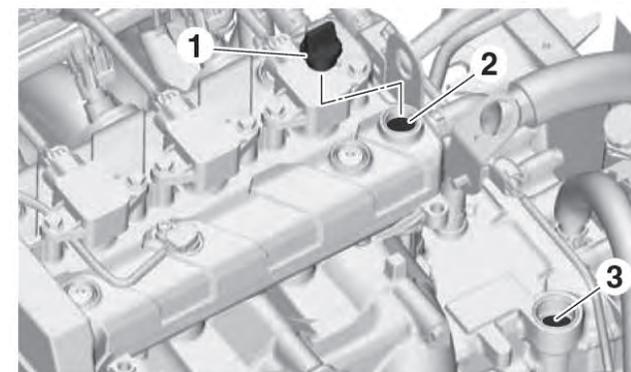
Los dos puntos (1 y 2) desde los que el aceite se drena en un motor TR-1, tricilíndrico de 1 litro.

### Añadir aceite nuevo

**Con un motor de 1,1 litros**, añada aceite nuevo a través del orificio de llenado de aceite situado en la parte superior del depósito de aceite.

**Con un motor de 1,8 litros**, añada aceite nuevo a través del orificio de llenado de aceite situado en la tapa de la culata del cilindro.

**Con un motor de 1 litro**, se añade aceite nuevo a través de dos puntos. Ponga la mitad del aceite nuevo a través del orificio situado en la tapa de la culata del cilindro. Ponga la otra mitad a través del orificio de llenado de aceite en la parte superior del depósito de aceite.



Los dos puntos (2 y 3) en los que se pone aceite en un motor TR-1 tricilíndrico de 1 litro.

Como los métodos de comprobación y cambio de aceite son diferentes para los tres tipos de motores, asegúrese de emplear el correcto método para cada motor.

Consulte el manual de servicio de cada modelo para más detalles sobre los métodos correctos de comprobación del nivel de aceite y de cambio de aceite.

### Un WaveBlaster viaja 10.000 km para volver a su casa

El 3 de febrero, Yamaha Motor expuso un vehículo acuático personal muy especial en el centro “Communication Plaza” ubicado en la sede de YMC.

Este WaveBlaster de Yamaha (su nombre comercial japonés es el MJ-700TZ) fue arrastrado mar adentro desde la ciudad de Okuma, provincia de Fukushima, por el tsunami que golpeó el litoral oriental de Japón en marzo de 2011 a causa del Gran Terremoto del Japón Oriental. Y la casualidad hizo que fuera hallado tres años después, en mayo de 2014, a una distancia de 5.000 km en el atolón de Johnston en medio del Océano Pacífico (a unos 1.500 km al oeste de Hawai) por los miembros del Servicio de Pesca y Fauna Silvestre de EE.UU. durante un estudio de la isla deshabitada.

La Red Japonesa de Acciones Medioambientales (JEAN), una ONG que se ocupan de temas relacionados con objetos flotantes y residuos marinos, fue contactada desde Hawai por Chris Woolaway, coordinador de proyectos similares a los de la ONG japonesa. Tras recibir la noticia del hallazgo del WaveBlaster, Chris preguntó a la JEAN si podía buscar a su propietario para devolver el PWC. Poco después, el propietario fue identificado como un hombre que vive en la provincia de Fukushima llamado Tomomune Matsunaga. Al averiguar que el buque escuela Fukushima Maru, del instituto de enseñanza media Iwaki Kaisei, de la misma provincia de Fukushima, tenía previsto atracar en el puerto de Honolulu, Chris contactó con el director del instituto y el capitán del barco por si podía llevar el WaveBlaster para devolvérselo al propietario. Le contestaron que harían todo lo posible con mucho gusto, ya que el PWC pertenecía a un vecino de la misma ciudad, amante del mar.

Cuando el WaveBlaster retornó al puerto de Onahama en Japón, casi todas las piezas del casco superior, los manillares y el asiento estaban destrozadas, el motor estuvo expuesto a merced de las inclemencias del mar y la pintura había desaparecido.

“Al principio, pensé que yo tenía la responsabilidad de deshacer adecuadamente el vehículo. Por eso pedí que me lo devolvieran”,



dice Matsunaga-san. “Pero cuando vi las fotos y supe que mi PWC había sobrevivido durante años a la deriva sin hundirse y por casualidad fue arrastrado a una remota isla en medio del Pacífico, me sorprendí y me emocioné de verdad. Creí que podría ser útil para un estudio, por lo que contacté con Yamaha”.

Matsunaga-san compró el WaveRunner en 2005 y disfrutó mucho de su vehículo acuático él mismo, también con su familia y parientes en los ríos y costas de Fukushima.

“En aquella época, por 2011, ya no lo usaba tanto como antes, pero en mi garaje repasaba la pintura y pulía el casco para mantenerlo limpio y brillante”, recuerda. “Después del tsunami, perdimos todo. Todo lo que nos quedó fue la base de la casa con unas piedras del jardín. Mi WaveBlaster es la única cosa que nos fue devuelta, lo que nos trajo recuerdos agradables. Estoy

muy contento por el hecho de que la devolución fue posible gracias a la ayuda de tantas personas”. Además, dio la casualidad de que el WaveRunner fue entregado el día de su cumpleaños. El PWC fue enviado a Yamaha Motor, donde fue restaurado para poder usarse otra vez por un equipo de ingenieros voluntarios de Yamaha a través del proyecto “Lazos de Buena Voluntad”. El restaurado WaveBlaster fue entregado a Matsunaga-san el 20 de diciembre de 2015, pero pudo ser expuesto en el centro “Communication Plaza” hasta esta primavera gracias al amable deseo de su propietario.

Después de que Yamaha recibiera una llamada de Matsunaga-san, se inició el proyecto Lazos de Buena Voluntad con la esperanza de animar a la gente que vive en las zonas devastadas

por el tsunami, que todavía lucha en medio del largo camino de recuperación.



### El evento “Go Beyond Service Caravan” en Mauritania

Desde 2015, Overseas Market Development Operation Business Unit (OMDO) de YMC tiene adoptado un eslogan “Go Beyond - Alcancemos el próximo nivel”. Llevar a cabo las campañas de refuerzos 3S en varios mercados forma parte de este compromiso y un ejemplo de ello es el evento “Go Beyond Service Caravan”, organizado durante 4 días, del 23 al 26 de noviembre de 2015, en Mauritania para motores fueraborda de uso comercial. Mauritania cuenta con aguas costeras con abundante pesca y es muy conocido como un país exportador de pulpo a Japón, pero muchos barcos procedentes de su vecino país Senegal vienen a las mismas aguas por los caladeros del arenque. Los principales modelos E15D, E40G y E60H de Yamaha copan un 85% de la cuota del mercado de fuerabordas senegalés, pero recientemente otros fabricantes han entrado en el mercado, publicitando la durabilidad y la eficiencia energética de sus motores fueraborda. En consecuencia, Yamaha se plantea enfocar no solo en ofrecer simplemente productos de alta calidad sino también proporcionar apoyo a los clientes con el fin de impulsar la calidad de la presencia de Yamaha en el mercado y de dar más valor a todo lo que sea más importante. Por ello creemos que es la forma que necesitamos para mantener a nuestros competidores fuera del mercado.

La principal meta de la Caravana fue proporcionar revisión gratuita de motores fueraborda en los talleres de mecánicos privados que ofrecen servicio técnico a nuestros clientes habituales. Si los clientes compran recambios a los mecánicos que les realizan reparaciones, beneficiamos a los mecánicos, a nuestro negocio de recambios (venta al por mayor)



y a los propios clientes, lo que evitó a limitarnos en el recinto del evento e hizo que participaran en la fiesta Yamaha pueblos enteros.

Reservamos un espacio en el recinto de la Caravana para que puedan hablar cara a cara nuestro personal de venta de recambios, que trabaja habitualmente apoyando a los pescadores, y los mecánicos privados que proporcionan servicio técnico a nuestros fuerabordas. Al mismo tiempo, preparamos las tiendas de campaña y las banderas especiales del evento “Go Beyond Service Caravan” y mostramos vídeos en una pantalla gigante para explicar las ventajas de los motores fueraborda de Yamaha, los Recambios Originales Yamaha y el aceite Yamalube. El evento, que duró 4 días, atrajo a muchos visitantes, suscitando entre ellos un gran entusiasmo.

De acuerdo con nuestros lemas de (1) no dar por terminado nuestro compromiso con un evento y (2) realizar tareas correctamente cada una y todas las veces, nos proponemos reforzar nuestra red de apoyo (venta de recambios y mecánicos) a través de nuestros distribuidores para consolidar un entorno seguro y tranquilo para la pesca.

*Katsuhiko Nagaoka, OMDO*

### Malaita alberga la Campaña de Servicio Técnico 2015

El distribuidor de Yamaha en las islas Solomon, Y. Sato Marine, organiza cada año su Campaña de Servicio Técnico en una semana de noviembre, centrándose en una zona entre sus 900 islas. En 2015 la isla de Malaita, en el noreste, fue elegida para reforzar la marca Yamaha en las zonas más alejadas de las islas.

Estas islas tropicales y montañosas tienen unos 140.000 habitantes, más de dos terceras partes de los cuales viven en la costa o en las montañas. Su principal vía de suministro todavía es marítima, debido a las dificultades del terreno.

Se organizaron cuatro sesiones de revisión técnica, que fueron bien recibidas por las comunidades locales. Trajeron sus motores fueraborda y generadores haciendo cola hasta bien entrada la noche.

Las áreas costeras de las provincias de Malaita recurren en gran medida a los motores fueraborda Enduro Yamaha de 2 tiempos, aunque una gran parte de la comunidad todavía usa la embarcación tradicional “Dugout” de remo.

Y. Sato Marine también organiza un consultorio de servicio técnico anual Honiara cerca de su sede en el mes de julio. *Ryan Zell, OMDO*



### Salón Náutico Internacional de Miami 2016

Del 11 al 15 de febrero, se celebró el Salón Náutico Internacional de Miami 2016. Para su 75ª edición el recinto del salón fue trasladado al Miami Marine Stadium Park & Basin en Virginia Key, lo cual permitió celebrar las exposiciones exterior e interior en el mismo lugar. Se construyeron varias edificaciones temporales en los muelles en las que se exhibieron abundantes productos náuticos, desde las embarcaciones de menos de 36 pies hasta motores náuticos y accesorios. Para complementar la exposición interior, hicieron atracar más de 150 embarcaciones en los muelles.

El evento tuvo la fortuna de contar con buen tiempo durante todo el periodo y atrajo más visitantes que la edición anterior: más de 100.000 personas procedentes de todo el planeta viajaron para visitar el salón de este año.

Yamaha expuso sus motores fueraborda, WaveRunner y embarcaciones así como hélices y equipos de instrumentación, demostrando su fuerte presencia



como fabricante y suministrador de una amplia gama de productos náuticos. En la zona de los WaveRunner se expuso el nuevo motor TR-1 equipado en los WaveRunner de las serie VX y VI (excepto VXCruiser HO, VXR y VXS). Recibió alabanzas por haber logrado mayor potencia a la vez que una importante reducción en peso y tamaño, y le fue concedido el Premio a la Innovación 2016 en la categoría de vehículo acuático personal por la Asociación Nacional de Fabricantes Náuticos (NMMA).  
*Yukiya Akahori, 1ª División de Marketing*

### Evento de “Navegar por las Maldivas en 23 días”

El ministerio de Turismo de las Maldivas organizó un importante evento “Navegar por las Maldivas en 23 días”. Abdul Gafoor, conocido con el nombre de Gabbe, es un joven entusiasta del deporte náutico e inició su navegación el 29 de enero de 2016 en su catamarán a vela. El distribuidor de Yamaha en Maldivas, Alia Investments Pvt. Ltd., fue su principal patrocinador y ayudó a organizar el evento. Asimismo, un equipo de Alia Investments acompañó a Gabbe durante la mayor parte del periplo.

El principal objetivo del patrocinio de Alia fue estimular entre la comunidad isleña el interés por la recreación náutica y fomentarla sobre todo entre los habitantes jóvenes de la isla. Alau Ali,

director gerente de Alia Investments, acompañó a Gabbe cuando este alcanzó y cruzó el Ecuador el 9 de febrero, un gran sueño de Ali desde hacía tiempo. Ali lo cruzó a bordo del FX Cruiser edición limitada de 10 años de antigüedad, comercializado para celebrar el 50º aniversario de Yamaha.

Este histórico cruce del Ecuador fue celebrado con mucho ánimo por Alia Investments: un equipo construyó una balsa para colocarla en la Línea Ecuatorial con la fecha y las coordenadas para simbolizar el momento. Alia se comprometió a organizar actividades que animen a la juventud a participar en los deportes náuticos para estimular el desarrollo general del negocio marino.

*Ahmed Asyl, Alia Investments Pvt. Ltd.*



#### Nota del editor

¡Hola a todos!

Mi nombre es Toshihiro Shimizu y voy a suceder a Nomoto-san como redactor jefe de Chantey. Haremos todo lo posible para hacer de Chantey un instrumento eficaz y útil para su negocio. Espero trabajar junto con todos ustedes para crear los próximos números, por lo que les ruego me envíen artículos que quieran que publiquemos o cualquier opinión que quieran transmitir. El artículo especial de este número es sobre el 30º aniversario de nuestros WaveRunner y en la sección de Actualidad Mundial hemos incluido una emocionante historia del regreso de un WaveBlaster a Japón. En mis más de 20 años en Yamaha, he visto a numerosos clientes bajarse de un WaveRunner con una sonrisa tras pilotarlo, por lo que espero que ustedes compartan el nuevo mundo sobre las aguas que aportan los WaveRunner a sus clientes.

Página web de fuerabordas Yamaha <http://global.yamaha-motor.com/business/outboards/index.html>

Página web de WaveRunner <http://global.yamaha-motor.com/business/waverunner/>

Se puede visualizar el Canal Yamaha de Fuerabordas en YouTube.

Canal Yamaha de Fuerabordas <http://www.youtube.com/user/Yamahaoutboardmotors>