

MOTOCICLISMO

3 Pruebas

● Yamaha RD350
YPVS

● Honda VT
750 C

● Garelli 350
G. Prix



Garelli 350



Quiniela

Ganadores
ante
Notario

Nueva

Montesa-Honda MBX 75

En directo

- Cardus en Assen
- Albacete: **MOTOCICLISMO** Series
- Trial de Figueras



Montesa-Honda MBX 75

Prueba Yamaha RD 350 YPVS

RD, la fuerza viva

RD es sinónimo de TZ, y en el mundo pocas motos han significado tanto como las ligeras y «guerreras» TZ de carreras. Son las motos de más de una generación de pilotos, son la fuerza viva del motociclismo, algo que hubiera sido absurdo de no aprovechar para que el motorista «de calle» pudiera sentir, si bien en otra dimensión, lo que encierra dentro de sí una técnica hecha por y para el deporte de las dos ruedas.





Prueba Yamaha RD 350 YPVS

La Yamaha RD sigue la tradición de sus congéneres de competición. Además de ser una moto que resulta atractiva por los cuatro costados, sabe producir también una buena «música», un atractivo sonido —civilizado— que contrasta con el irregular y poco armonioso petardeo de algunas dos tiempos de otra generación.

Introduciendo la llave de contacto y haciéndola girar antes de poner el motor en marcha, se hace perceptible un extraño sonido parecido al de una desfalleciente bomba de gasolina. Es el sonido YPVS, para los neófitos el Yamaha Power Valve System, o para aclararlo del todo, el «arma» truluculenta e ingeniosa que desarrollaron los técnicos de Yamaha para que las TZ «grandes», las OW de Kenny Roberts, pudieran ganar carreras. Es el sonido de la válvula de escape, que, mediante un ingenioso sistema electrónico, gira en vacío un par de veces con el fin de eliminar cualquier resto de carbón que pudiera haber quedado incrustada en ambas válvulas.

YPVS: La caja mágica

Una vez efectuada un par de veces esta operación manual de conectar y desconectar el encendido antes de dar vida al motor, pondremos el motor de la RD en marcha «a patada» por mediación de la palanca, que no ofrece gran resistencia y además resulta bastante cómoda de accionar. A la segunda intentona, casi siempre, la RD cobrará vida. El motor emitirá un sonido apagado, aunque deja notar su agresividad. Si el sonido agrada seguramente a casi todo el mundo, la humareda azul

que los dos escapes negros lanzan al aire en la fase de calentamiento puede que molesten a más de uno. Por suerte, esa nube azul desaparece bien pronto. Apenas recorrido un kilómetro, la aguja del termómetro del agua empieza a subir, y el motor entra en su temperatura ideal de funcionamiento. En lugar de humo, lo que la RD empieza a producir es potencia. En la aceleración, el motor se comporta civilizadamente hasta las 6.000 r.p.m., para luego dispararse con verdadera fuerza a partir de 7.000 r.p.m., llegando a las 10.000 r.p.m., donde la potencia decrece súbitamente. La zona roja del cuentavuelts se halla situada en las 10.000 r.p.m.

En la aceleración hasta los 100 kilómetros-hora apenas se traspasa la frontera de los cinco segundos, mientras que los 160 kilómetros-hora se consiguen a los ocho segundos. Pero la aceleración continúa aún por encima de esa velocidad, deteniéndose en los 190 kilómetros-hora, y en caso de viento a favor y una ligera pendiente pueden conseguirse esos 10 kilómetros-hora más que sitúan a esta RD en la barrera de los 200 kilómetros-hora.

La causa de una aceleración tan inmejorable hay que buscarla no sólo en el motor, sino también en la bien escalonada caja de cambios de seis velocidades. Dos segundos después de iniciar la salida en la aceleración entramos la segunda marcha; dos segundos y medio más tarde, la tercera; tres segundos después, la cuarta, y cinco y seis segundos más adelante, respectivamente, las otras dos. No hay ningún problema; el embrague tiene tacto de mantequilla y las marchas entran con absoluta precisión.

Pero la Yamaha YPVS tiene también otra cara, y si alguien pretende una utilización tranquila de este motor, tampoco tendrá queja alguna. El bicilíndrico responde desde bajos regímenes, sin titubeos ni ahogos, ni bujías engrasadas, y ello a pesar de una relación de 170 CV-litro. Pero no hay milagros; sólo un caja mágica que se llama YPVS, y que no es otra cosa que una Power Valve o válvula de escape. A bajo régimen, el Power Valve limita el paso de los gases a la lumbrera de escape para conseguir elasticidad. A regímenes elevados, la lumbrera se halla completamente abierta y permite una sorprendente potencia de 59 CV a 9.200 r.p.m.

Consumo: Según se mire

Los dos tiempos consumen, esto lo sabe todo el mundo, y la RD no es una excepción: 8,7 litros dio a lo largo de la prueba como consumo máximo la RD. La cifra mínima fue de seis litros, lo que da un promedio de 7,6 litros. Cifra realmente elevada si la comparamos con motos de la misma cilindrada; pero si lo hacemos con motos de la misma potencia —lo cual es mucho más lógico (las de 550-650 c.c.)—, esta dos tiempos no hace precisamente un mal papel.

El único inconveniente de esta dos tiempos es el consumo de aceite. Además, la RD lo gasta del caro, y la mezcla se hace en la relación de un litro de aceite por cada 40 litros de gasolina, lo cual representa llenar el depósito cada 700-800 kilómetros. Quien utilice esta moto para largos viajes debe llevarse inevitablemente una buena provisión de aceite, a no ser

que quiera exponerse a mezclas distintas, algo no muy comendado por el fabricante.

Viajar sin parar

¿Un largo viaje con la RD? ¿una dos tiempos superdeportiva? Muchos habrán ya olvidado que esta moto pertenece a una nueva «era», que los sobrecalentamientos en un dos tiempos pertenecen al pasado, y que gracias a la refrigeración líquida y un ventilador que funciona con un termostato, la temperatura del motor permanece siempre constante. Ello que nos permite decir que podemos circular como autopista con gas a fondo durante horas y horas. Y una ventaja más: el manto de agua es también aislante de los ruidos mecánicos, la RD se convierte en una moto supersilenciosa.

Los twins en paralelo acostumbra a vibrar, aun cuando cuando en la RD el cigüeñal se halla colocado a 180 grados. Un viejo truco: un aislante a base de silent block entre el motor y el chasis puede evitar que las vibraciones transmitan el resto de la moto y a quienes van encima de ella. En el caso de la RD casi ha conseguido solucionar el problema y sólo aprecian algunas pequeñas vibraciones a muy bajas vueltas.

Pero los motores montados elásticamente no pueden cumplir una de las funciones usuales de las motocicletas: ayudar a la estabilidad del conjunto. En este caso el chasis por sí solo resulta realmente estable, aunque para ello haya tenido que recurrir a un tipo de tijerón tipo competición, doble tubo, en toda su estructura, con gruesos refuerzos horizontales en el palmo por debajo de la pipa



YAMAHA

Concesionario oficial
ROAUTO s.a.
(2303)

TALLERES Y RECAMBIOS: Agostia, 1. Tel.: 407 04 13. MADRID.
EXPOSICION Y ACCESORIOS: Azcona, 56. Tel.: 246 27 16. MADRID.

AHORA EN NUESTRAS
INSTALACIONES PUEDE
PROBAR NUESTRAS MAQUINAS
XS 400 y SR 250
VENGA Y COMPRUEBELO



SR 250



XS 400



Cinco posiciones de reglaje para el amortiguador central, operación que se realiza con la ayuda de una llave que actúa sobre un eje que transmite el movimiento indirectamente al amortiguador.

dirección. La parte posterior forma una triangulación en la que se sujeta el kit asiento-colín. En la parte inferior, un anclaje tipo puente sirve para sujetar el amortiguador del sistema monoshock de la suspensión posterior, ayuda-

da por un grueso basculante de sección rectangular.

Como una pluma

Todo ello hace que la RD sea una auténtica delicia cuando nos



Despiece de los cilindros y culatas, donde se pueden apreciar el paquete de láminas para la admisión y las dos válvulas de escape (en el centro).



Este despiece muestra la ubicación del Power Valve y los cables del control electrónico del movimiento de apertura o cierre del escape.

dirigimos con ella por carreteras reviradas. Allí sí que no tiene rival, y los que monten la RD, tras bajarse de una superbike 250, se acordarán y volverán a rememorar (o quizá experimenten por primera vez) lo que se siente y lo divertido

que resulta el pilotar una ligera e incansable dos tiempos.

En la RD todo parece estar en su sitio, la posición es correcta, con un manillar no excesivamente plano, estribos retrasados, asiento bajo y buena posición de las

ELEMENTOS

COMPETICION

METRA 
KIT
TOMBAS®

ASPAR
CAMPEON DE ESPAÑA
DE VELOCIDAD 1982
50 c.c.

MECANIZACIONES Y TRANSFORMACIONES, S. A. Pasaje San Salvador, s/n
Apartado Correos, 58. CALDES DE MONTBUÍ (Barcelona). Teléfono (93) 865 13 56



Chasis doble cuna, al más puro estilo competición, y suspensión posterior monoshock de geometría variable.

rodillas (importantísimo), que se adaptan perfectamente al depósito de 20 litros.

Y siguiendo con el comportamiento de la RD resulta especialmente importante el tratarla siempre con mucho tacto cuando se va realmente deprisa. Por autopista o carreteras largas y en buen estado, probando velocidad máxima, hay que tener especial cuidado en no tratarla bruscamente. Sensible a las líneas blancas de la carretera, irregularidades o los inevitables surcos entre carriles, cometeremos un error si a la menor intención de la RD de empezar a cabecear nos agarramos fuerte al manillar. Hay que rozar los mandos, apoyándose con delicadeza y la moto vuelve de nuevo a su posición. De lo contrario nos podemos encontrar con un principio de shimmy, que, aunque no peligroso, no resulta, desde luego, agradable. Si hacemos la prueba de sujetar sólo ligeramente el manillar veremos que la RD tiene una dirección que se mueve constantemente, algo «nerviosa». Hay un método para solucionarlo, y en nuestra prueba conseguimos un

Ficha técnica

MOTOR: Bicilíndrico, dos tiempos, refrigerado por agua, admisión por láminas, sistema YPVS de escape. Diámetro por carrera, 64 x 54 milímetros. Cilindrada, 347 c.c. Compresión, 6:1. Potencia, 59 CV a 9.200 r.p.m. Carburadores, dos Mikuni VM 26 SS. Encendido transistorizado. Cambio de seis velocidades, transmisión secundaria por cadena. Embrague multidisco en baño de aceite.

CHASIS: Doble cuna, suspensión posterior monoshock, 100 milímetros recorrido. Horquilla delantera telescópica, asistida por aire, 140 milímetros de recorrido. Frenos, doble disco delantero, autoventilados; un disco posterior, diámetro 265 milímetros. Ruedas, 90/90 18 51H delante, 110/80 18 58H detrás.

MEDIDAS: Distancia entre ejes: 1.385 milímetros. Longitud total: 2.120 milímetros. Anchura: 710 milímetros. Altura: 118 milímetros. Altura asiento: 800 milímetros. Capacidad depósito: 20 litros. Peso depósito lleno: 164 kilos.

PRESTACIONES: 0-100 Km/h., 4,9 segundos; 0-400 metros, 13,6 segundos; velocidad máxima, 192 Km/h. (piloto agachado).

buen resultado, hinchando las barras delanteras a una atmósfera o situando el amortiguador posterior en la posición «1». Ello da

como resultado un avance algo menor. Aun así, la poca precisión de la RD en línea recta a alta velocidad es el precio que debe-

mos pagar por una moto absolutamente estable en curvas.

Una moto sin problemas

No se trata de hacer algo del dos tiempos, pero la RD es una moto sin problemas. Lera como un demonio, ofrece suficiente comodidad para viajar no precisa de mantenimiento exagerados y costosos. Gasolina, aceite y tensor de vez en cuando, la cadena es todo lo que falta. No hay que hacer nada de 16 válvulas o cosas por el estilo. Y tiene muchos puntos a favor: buenas prestaciones, buena maniobrabilidad y estabilidad, excelentes frenos. Sólo el consumo algo elevado de aceite y la imprecisión a alta velocidad enturbia algo la imagen tan positiva. Sólo es lo que los detractores del dos tiempos pueden esgrimir en contra de una moto que se halla caminando a ser una «supermoto» en Europa. El dos tiempos, a nosotros, como la RD, no ha mu-