

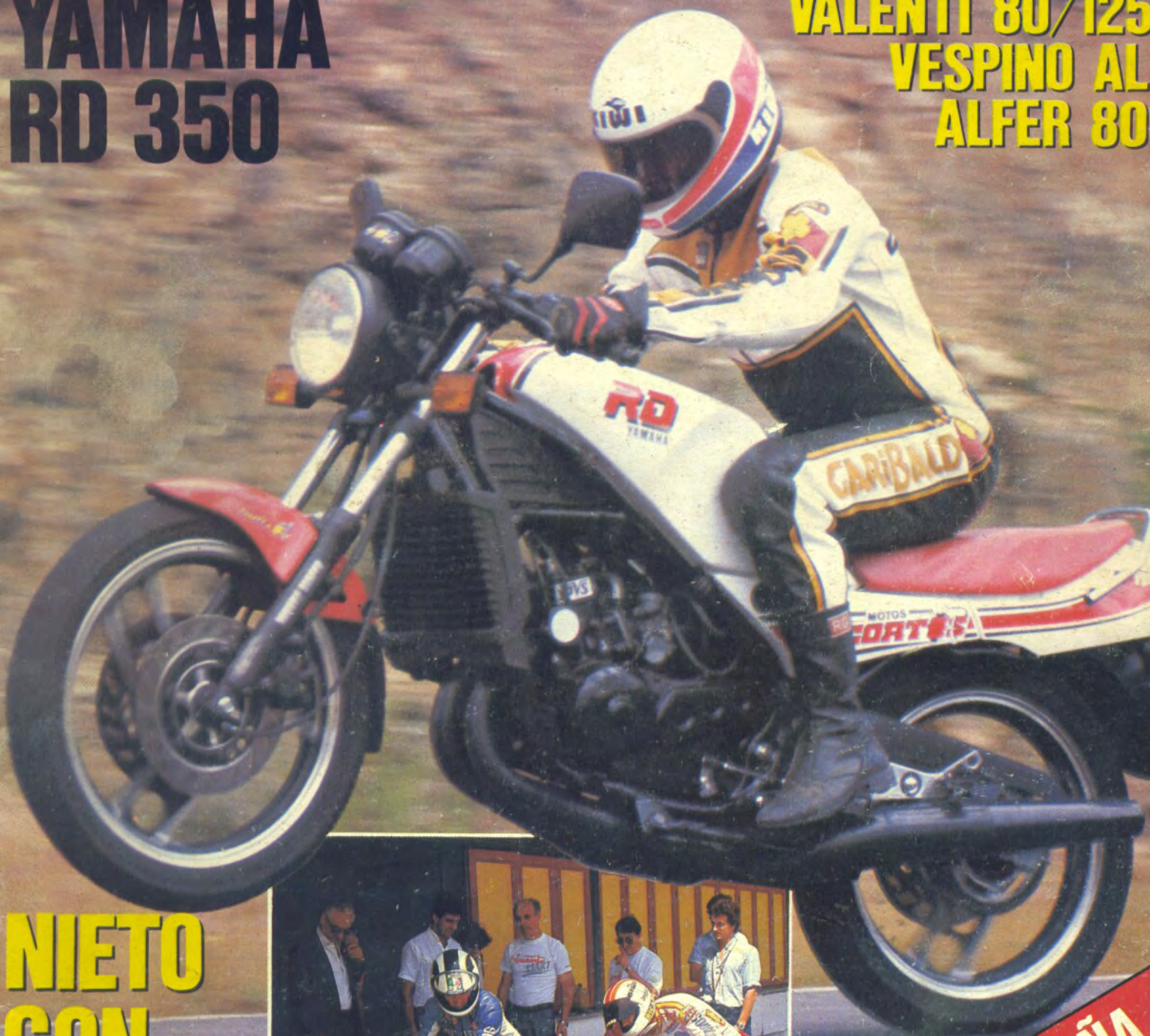
MOTOCICLISMO

PRUEBA A FONDO

TOMA DE CONTACTO

YAMAHA RD 350

VALENTI 80/125 VESPINO AL ALFER 80



NIETO CON DERBI



G.P. ESPAÑA CROSS 250

Yamaha RD 350 LC

Prueba a fondo

Los ^{dos} ✓ tiempos cambian

Rápida, ligera, estable, divertida y con precio asequible, la RD 350 demuestra cómo los dos tiempos cambian. Más limpia, menos ruidosa, menos sedienta y con fuerte personalidad deportiva de auténtico Gran Premio, esta Yamaha toma la salida con oportunidad y ventaja frente a sus rivales más antiguas y también más recientes. Es la Super-Crono, la Super-Yankee... y aunque venga del Japón, la culminación para nuestro largo pasado de inolvidables motos de dos tiempos y la más barata moto deportiva que se puede comprar.





Comportamiento muy deportivo, buena terminación y relación precio-prestaciones insuperable. El YPVS es el gran secreto del motor.



EN una calurosa tarde de junio el túnel de entrada al Jarama se convirtió inesperadamente en un mágico «túnel del tiempo». Nuestra Yamaha RD 350 LC pronto se encontró rodeada en la parrilla de salida por rugientes motos de carreras de épocas inolvidables. No hacía falta, para ver y comprobar cómo pasa el tiempo y cómo los dos tiempos cambian, enfrentaría tan directamente con el pasado. Por ejemplo con una vieja Bultaco TSS 350 «mono» con cicatrices de mil gloriosas carreras, pero el poder convertir este «viaje» al pasado en realidad llevando una RD, una superdeportiva del '85, frente a legendarias TSS, Norton Manx, Triumph, Ducati o todavía competitivas Norton John Player «Spaceframe», era una experiencia que merecía la pena. Por ese motivo pasamos aquel día por el túnel del tiempo del Jarama y nos colamos en medio de una concentración de veteranas motos «racing».

¿Un abuso?, ¿una falta de respeto a tan venerables ancianas? Puede que sí, y quizás por eso recibió un merecido castigo para pagar su atrevimiento. Un «interior» a cargo de Joaquim Folch con «la menos vieja», la Norton John Player de chasis multitubular del '74, calzada eso sí con gruesos slicks, enseñaba a nuestra RD que no le basta, para circuir, con jugar a ser «superdeportiva». A la hora de la verdad hay que usar buenos neumáticos en lugar de deslizantes y estre-

mos Yokohama y sobre todo suspensiones bien taradas. Con estas dos recetas y después de un breve período de rodaje con la RD 350 en buenas manos, si que se puede tratar de comprobar el "feel" que marcaba Rubén del Río en una moto similar a la de nuestra prueba, la versión F, de carenado integral, que junto con el de Echaide han expuesto ya muy claramente en el Jarama y donde las enormes posibilidades de estas Yamaha. Los tiempos cambian, motos de serie como esta RD con mínimas modificaciones, se convierten en herramientas de precisión para ganar carreras.

Evidentemente si llevásemos una RD 350 al pasado y se la desarmamos para probar a un piloto de serie como negro y casco Cromwell, se quedaría absolutamente maravillado, sobre todo por la fácil respuesta de su motor de dos tiempos, tan potente y utilizable. La verdad es que todavía hoy el término Power Valve System (PVS) que equipa esta RD nos puede hacer «cavilar» largo y tendido. La regulación electrónica, en función del régimen de giro del motor de la altura del escape, supone el convertir en realidad lo que puede haber sido durante años un inalcanzable y utópico sueño para muchos y habilidosos magos de la lima. La RD 350, con su motor bicilíndrico refrigerado por agua, con láminas de Power Valve podría haber colmado y proporcionado indescriptible placer a pilotos de épocas pasadas, pero ¿cómo se puede desenvolver hoy en un mundo real?

La vuelta al dos tiempos que propone Yamaha con esta bicilíndrica de peso ligero y radicales prestaciones, puede parecer comprometida en nuestro mercado, en un momento de clara expansión de la moto de cuatro tiempos japonesa, pero esta opinión sólo se mantiene firme hasta que pruebas esta RD. De las tres versiones RD 350 que actualmente se fabrican, Yamaha Semsá ha elegido la básica, de esta forma y el cambio de casi 600.000 pesetas puede darte las llaves de la más deportiva, nerviosa y divertida moto de dos tiempos que nunca ha pisado nuestras carreteras (con excepción de la Yamaha RD 500 LC que probamos en septiembre del 84). Esta RD viene a ser además la culminación de un largo pasado motorista de dos tiempos, forzoso en alguna medida, pero sano, deportivo y de buenos recuerdos: Lube Renn, Impala, Metralia, Yankee, Ossa Copa, Derbi 2002 y más recientemente Crono 350; nuestras viejas dos tiempos llenaron y sirvieron para formar a muchos y buenos pilotos o

a simples e incondicionales aficionados.

Oportuna

Nuestras dos tiempos, junto a civilizadas y utilitarias bicilíndricas como las Guzzi y Benelli, fueron en su momento una buena alternativa de moto de carretera y ciudad. Deportivas y asequibles frente a las cuatro tiempos nacionales o de importación. Sin embargo estas motos que también eran ruidosas, humeantes, y en muchos casos sedientas de gasolina, poco a poco iban desapareciendo. La Montesa Crono 350 con su vigoroso y sobrio motor monocilíndrico y con el impulso que le daba su excelente rendimiento en las Series resucitaba los viejos tiempos, pero también suponía el canto del cisne y el punto final para una raza de motos que no volverá.

Con la Crono 350 desaparecía la última dos tiempos de la «vieja escuela» y quedaba un hueco que difícilmente se podía cubrir con las reediciones de la Ossa 250, con la Derbi 250 Turismo, y mucho menos por supuesto con la más que discutible reencarnación de la Impala.

Mientras nuestras dos tiempos desaparecían, los japoneses sin embargo empezaban nuevamente a potenciar los atractivos resortes comerciales que todavía podían ofrecer. Borradas del planeta, proscritas por cada vez más rigurosas medidas antipolución, las bicilíndricas y tricilíndricas dos tiempos, que en su momento inundaron los mercados, parecía que nunca iban a volver, pero aquí están nuevamente. Diversificando al máximo la oferta y siguiendo una política comercial clara de llevar a la serie cada día más adelantos derivados de la competición era inevitable la vuelta al motor de dos tiempos. El cien por cien de las parrillas de salida de un G.P. Las Yamaha RD fueron pioneras en este sentido en 1980. Sin embargo en aquellas primeras versiones, en 125, 250 y 350 todavía se trataba de vestir al lobo de cordero y con un equipamiento discreto y turístico, parecía que no se quería «asustar» demasiado con una nueva superdeportiva dos tiempos. En 1983 sin embargo el lobo definitivamente se vestía de lobo, el chasis pasaba a ser básicamente el de una TZ y con la adopción del YPVS, la RD lanzaba sin complejos su grito de guerra.

Insistiendo en el mismo concepto de moto, pero todavía más incisivamente, llegaba la RD 500 LC V-4, «la moto de Roberts» y después, como ya sabemos, «la moto de Spencer» (Honda NS

400) y las Suzuki Gamma 500. Los dos tiempos habían cambiado y después de largos años de silencio su inconfundible zumbido iba a volver a sonar en las carreteras y ciudades de todo el mundo, pero de otra forma. El tiempo no se había «perdido». Los constantes progresos en la competición hacían posible motos más rápidas que nunca, pero también más silenciosas, más limpias y más utilizables. Si para Yamaha Japón fue bien fácil el adaptar sus RD a las nuevas exigencias, para Yamaha Semsá en España no lo iba a ser menos el darse cuenta rápidamente del hueco que había en el mercado para una moto de estas características. Con su presencia asegurada en las *Motociclismo Series*, con fuerte personalidad y «gancho», con posibilidades por precio y prestaciones, las RD llegan muy oportunamente. El planteamiento en la parrilla de salida de la prueba es por lo tanto inmejorable si tenemos en cuenta además que por peso, maneabilidad y curva de potencia puede ser también una gran moto para iniciarse.

Versión básica

De las tres versiones RD 350 que ruedan por el mundo, Semsá Yamaha nos ha traído la más sencilla y básica. Algo que tiene su explicación por tratar de conseguir un precio final «razonable» para una dos tiempos. 600.000 pesetas es un precio prácticamente igual que el de una Yamaha XS 400, está por debajo de las Guzzi más pequeñas, próximo al de las últimas Benelli y en línea con las Cagiva 350. Ninguna de estas motos se puede comparar directamente con la RD, pero representan la oferta del medio millón. Un sector en el que por relación precio-prestaciones esta 350 bicilíndrica puede hacer estragos, porque va a resultar en este sentido totalmente inalcanzable para las demás.

La consecuencia de haber contenido el precio con la hermana pobre de la saga RD 350 es que en Japón se han «quedado» el carenado integral, cuadro de instrumentos más lujoso, terminación de pintura más moderna, la imagen más racing y actual de auténtica «Réplica Carlos Lavado» que da el chasis rojo y curiosamente hasta el cablete central. Esto nos parece afinar demasiado, aunque puede tratarse de una simple falta en esta unidad, pues dispone de todos los puntos de anclaje necesarios para su instalación. Alguno se preguntará si también han «perdido» el barco algunos CV, que también se pa-

gan en Yens y a muy bien precio, pero en este fundamental aspecto se puede estar tranquilo. En chasis, motor, suspensiones, frenos y basculante Yamaha no ha modificado nada con respecto a las versiones más completas. Nuestra RD de chasis negro y pintura blanca y roja clásica de Yamaha no ha renunciado a los «59 CV. DIN a 9.500 r.p.m.» que declara Yamaha ni al chasis directamente inspirado en las TZ de carreras.

La prueba de esto último se encuentra en el propio cuadro que incorpora todas las pletinas y tuercas soldadas necesarias para instalar el carenado integral de serie. El que se trate de una versión básica, en la que tiene transcendencia, en velocidad punta y consumo, la ausencia de cualquier tipo de carenado, no implica que esta RD sea pobre de terminación (por ejemplo tiene intermitentes de retorno automático) ni poco atractiva. Las motos sin carenado tienen un encanto especial que poco a poco se está perdiendo. En el caso de esta RD se pone de manifiesto dejando «al aire» un serio chasis que habla por sí solo de muchas temporadas de carreras y un motor negro, compacto, de cilindros ligeramente inclinados que parece escapado del box de cualquier circuito y que tiene clarísimo aspecto de encerrar muchos caballos y más de un secreto.

Si consideramos la potencia declarada de 59 CV, encontraremos que en esta moto de calle se está obteniendo un rendimiento de 168 CV. por litro de cilindrada; esto queda lejos de motores de Gran Premio de 500 c.c. con cerca de 280 CV. por litro, pero por encima de otras motos deportivas de 4T.

YPVS

El motor de la RD tiene una estructura bien conocida, dos cilindros situados en paralelo y transversales al sentido de la marcha. Derivado de la competición y enemigo por tanto del peso, las dimensiones de los cárteres han sido reducidas al máximo. Buscando ahorrar peso, las tapas laterales son de material plástico, y por supuesto no hay motor de arranque. El cárter tiene una capacidad de 1,7 litros y en su interior se encuentra un cambio de seis relaciones y un embrague multidisco. El cambio tiene recorrido corto y preciso siendo únicamente difícil la búsqueda del punto muerto y algo ruidoso. El embrague cumple bien en algunos casos lo mucho que se le va a exigir para hacer

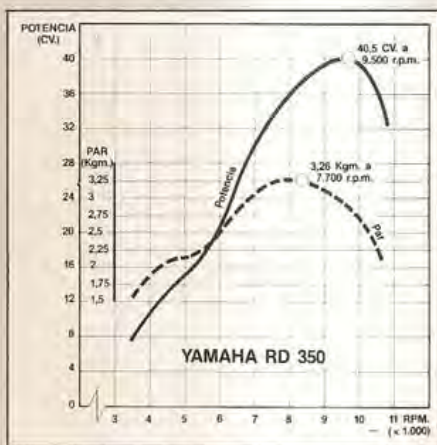
salidas fulminantes, algo en lo que con esta moto se puede llegar a ser un consumado maestro y sobre todo un adicto incurable. Lo más interesante de este motor se encuentra sin duda en el fino trabajo de ingeniería japonesa bautizado YPVS, que consiste en la regulación electrónica por medio de un microprocesador, situado bajo el depósito, de la altura de la lumbrera de escape de los cilindros.

En función del régimen de giro del motor, en cada instante el microprocesador envía señales que activan un pequeño servomotor, situado también bajo el depósito, que transmite a su vez, por medio de dos simples cables y una polea, un movimiento rotatorio a dos cilindros irregulares que abren o cierran progresivamente las dos lumbreras de escape. Esta «Válvula de Potencia» es responsable junto con la admisión regulada por láminas, con dos carburadores Mikuni de 26 mm., de una formidable respuesta en el puño y de una curva de potencia ejemplar para un motor con cilindros de carrera corta y punta tan agresiva. Las láminas pueden limitar en alguna medida la respuesta en alta a máximas revoluciones, pero en esta RD se ha conseguido un excelente compromiso.

Con el YPVS y las láminas (las dos cajas están comunicadas por el grueso tubo compensador) este 350 empuja noblemente en baja y medios. Luego a partir de 6.000 r.p.m. se vuelve salvaje y nervioso con ganas de llegar cuanto antes a lo rojo. Con el filtro de espuma que monta de origen, el pote motor se siente a 10.500 r.p.m., pero la potencia máxima se encuentra antes a 9.500 r.p.m.

En el Banco

En nuestra prueba en el Banco de rodillos, nuestra RD dio una potencia máxima a la rueda de 40,5 CV a 9.511 r.p.m. Esto nos decepcionó, esperábamos más y con razón por la forma en que nuestra moto se expresaba en el asfalto. Cuando entró en el Banco tenía 2.000 kms. y no había acusado ningún problema durante más de 1.000 kms. de pruebas de todo tipo marcando además buenos tiempos en los 1.000 y 400 metros y una punta de 182 km/h. Con refrigeración líquida, para la que utiliza un amplio radiador y control del circuito por termostato que abre al llegar a 72°, nos llamaba la atención, al tratar de sacar su curva de potencia, cómo a partir de 6.000 r.p.m. se producía un rápido as-



Los 59,5 CV. DIN a 9.500 r.p.m. que declara Yamaha en la publicidad de la RD 350 se han quedado en nuestra prueba en Banco de Rodillos, a la rueda en 40,5 CV. a 9.600 r.p.m.

En el texto de la prueba comentamos ampliamente dónde han podido estar las causas de un resultado tan decepcionante que publicamos con ciertas reservas. En cualquier caso, y como también dice Yamaha en su publicidad, con esta RD te puede hervir la sangre permitiéndote disfrutar de una curva de potencia sorprendentemente utilizable. Este motor, que se dispara a 6.000 r.p.m. y con buen par de 3,26 Kg.m. a tan sólo 7.700 r.p.m., es muy nervioso, pero gracias a su admisión por láminas y al YPVS se desenvuelve en bajos y medios como una inofensiva turismosa si se quiere. La escalada y entrega de potencia desde 6.000 r.p.m. y hasta 9.500 es ejemplar para un motor deportivo que tolera bien el llegar a las 10.000 r.p.m. sin experimentar una brusca caída de potencia. Contando con un buen escalonamiento del cambio la conducción de este motor tiene que ser forzosamente muy «caliente».

Ficha técnica

Motor: bicilíndrico dos tiempos, refrigerado por agua.

Admisión: por láminas, escape controlado por YPVS.

Cilindrada: 347 cc.

Diámetro x carrera: 64 x 54 mm.

Compresión: 8,7:1.

Potencia declarada: 59,5 CV a 9.500 r.p.m.

Engrase: por bomba separada, sistema auto-lube, capacidad 1,6 litros.

Transmisión primaria: por engranajes helicoidales.

Secundaria: cadena de retenes, 520, 5/8 x 1/4.

Embrague: multidisco en baño de aceite.

Arranque: por pedal.

Carburadores: 2 Mikuni de 26 mm.

Encendido: transistorizado.

Batería: 12 V, 5 A.

Filtro de aire: Foam.

Cambio: seis relaciones.

Chasis: doble cuna continua.

Suspensión delantera: 140 mm, recorrido, regulable por aire, con sistema variable antihundimiento en el hidráulico.

Suspensión trasera: monoshock Yamaha. Amortiguador Kayaba, tipo de Carbin. Recorrido 100 mm. Reglaje en pre-carga muelle.

Frenos: Delantero: doble disco de 267 mm. Trasero: disco 267 mm.

Ruedas: Llanta delantera: 2,15 x 18. Llanta trasera: 2,50 x 18.

Neumáticos: Delantero: 90/90 x 18 Yokohama. Trasero: 110/80 x 18, Yokohama.

Distancia entre ejes: 1.385 mm.

Longitud total: 2.595 mm.

Peso en orden de marcha: 175 kg.

Capacidad depósito: 20 litros, 2 de reserva.

Instrumentos: velocímetro, cuentavuel-tas, indicador temperatura agua. Testigos: intermitentes, luz larga, punto muerto, aceite mezcla. Intermitentes de anulación automática.

censo de la aguja del indicador de temperatura del tablero. Esto venía seguido, sobre las 8.000 r.p.m., al abrir el termostato, de un brusco y rápido enfriamiento que también era claramente recogido por el reloj indicador con termopar en la culata. Modificamos la posición del potente ventilador del Banco para que no produjese un brusco enfriamiento del agua del radiador y en una nueva medición conseguimos mejorar unos pobres 38 CV. iniciales para llegar a los ya comentados 40,5. Una cifra que supera en sólo un CV. y medio a la mejor que obtuvimos en julio de 1983 con la Yamaha XS 400 de la prueba de los 25.000 kms.

Pruebas de motos de cross en Banco de rodillos han dado también a veces resultados decepcionantes motivados por una insuficiente temperatura en el punto de asiento de bujía. Con una temperatura ambiente el día que probamos la RD en el banco de 23° y por la forma en que se producía la brusca subida de temperatura cuando el motor giraba a 7.500/8.000 r.p.m. no quisimos tampoco renunciar totalmente a la ayuda exterior del ventilador. Al día siguiente, entre otras consideraciones, queríamos devolver una moto entera, así que nos conformamos con estos 40,5 CV. Pueden conseguirse quizás, aunque no sea muy normal ni preciso decirlo de esta manera, alguno más, pero sólo con estos 40,5 medidos a la rueda, la RD 350 puede pegar un buen zarzapato de aviso a muchas superbikes con su crono de 13"1 en los 400 metros, lo que pulveriza, claro está, a una XS 400 de 14"6 y le hace retrasarse sólo 7 décimas ante una buena especialista de esta distancia como es la XJ 600.

Además roza el terreno de las 750 del '84, que la más rápida, la Honda CBX, paró el reloj en 12"24.

De todas formas en esta RD no harían falta más caballos a la rueda para ser superefectiva en aceleraciones, por su ligereza, 175 kg, con el depósito lleno, que le dan una relación peso-potencia favorable y sobre todo el buen escalonamiento del cambio. La primera es corta, 64 km/h., pero bien enlazada con una segunda de 95 km/h. y con una tercera que puede llevar hasta 127 km/h. consiguiendo dar un empujón inicial a la RD que motos de mayor potencia y cilindrada difícilmente resisten.

Comparando con una Honda CBX 750 en la salida de los 400 metros la RD tomaba media rueda de ventaja que conservaba hasta el cambio a tercera, momento en que el tirón de la CBX la empezaba a descolgar. La RD

se encuentra a su gusto delante de un semáforo, mucho más que una cuatro tiempos. El ruido del escape, inofensivo a pocas vueltas y algo arrítmico, se convierte en un placer en un auténtico veneno de Gran Premio a partir de 6.000 r.p.m. Abriendo el puño bruscamente en ese momento y con un poco de habilidad puedes conseguir un «wheelie» similar al de una 500 saliendo del viraje de Farina en el Jarama.

Si consigues con una sensible mano izquierda insinuar en ese instante, a pesar del poco recorrido útil del embrague, una fuerte patinada, la feroz subida de vueltas abrasará la dura goma del Yokohama trasero, pero el «wheelie» será vertical, completo y más divertido... si la rueda delantera baja por donde ha subido. Si aplicas bruscamente la potencia a la rueda, controla las rayas blancas de pasos cebra y los asfaltos deslizantes. El latigazo a partir de 6.000 r.p.m. con el neumático de origen puede llegar a ponerte en muchos apuros.

En embrague de este motor, a pesar de su corta primera, es un oportuno freno para tanta excitación urbana. En el tercer semáforo da claras muestras de fatiga.

En la prueba de 400 metros y en los 1.000 metros los mejores tiempos fueron conseguidos siempre al primer intento. En un uso normal, sin hacerlo patinar brutalmente en cada salida hasta cerca de 40 km/h., este embrague multidisco en baño de aceite no ofrece más dificultad ni problema que el de tener siempre poco recorrido útil en la maneta.

En marcha

Siempre que gires la llave de contacto en la RD al disponible a arrancar escucharás claramente dos o tres suaves zumbidos. Es el servomotor del YPVS, que hace girar los rodillos para limpiarlos de posible carbonilla. Al mismo tiempo en el tablero, de atractivo diseño, se encenderá un chivato de aceite con intensa luz de color rojo que poco a poco se irá extinguendo. Su finalidad es informarte de que no hay ningún fallo eléctrico en el mismo y que en caso de quedarse sin aceite en el depósito separado para la mezcla funcionará. Si no oyes el sonido del servo del YPVS busca un servicio Yamaha o más probablemente afina bien el oído. Si se enciende la luz testigo del aceite para el sistema auto-lube una vez en marcha, calcula que todavía tienes 600 c.c., de su capacidad total de 1,6 litros, para evitar una tragedia. Como media de toda la prueba el consumo de aceite fue

De la tienda a las Series



Para circuito, para correr en las Series recién salida la RD de la tienda hay que hacer algunas lógicas modificaciones. Las que detallamos a continuación se basan en las llevadas a cabo por un piloto como Rubén del Río, que sin tiempo para trabajar su RD al máximo ha demostrado hasta dónde puede llegar una moto de serie como esta. En primer lugar Rubén sustituye el amortiguador Kayaba de origen por un Rolling, regulable en muelle e hidráulico, después la horquilla era desmontada para sustituir el hidráulico por otro de pasos diferentes, con más retención. El ajuste se completaba con pruebas de suplementos y muelles para conseguir la precarga adecuada y controlar el hundimiento en frenada y en curva. El segundo paso evidente es pasarse rápidamente a unos slicks, SG 22 y SV 12, aunque las llantas resultan un poco estrechas. Para calle unos Michelin A 48/M48 o unos Pirelli pueden mejorar claramente la estabilidad de la Yamaha. En el apartado de mejora de prestaciones prácticamente no hace falta tocar nada para poder rodar, o al menos eso demostró Rubén con un '141' en el Jarama, aunque si abres el motor queda claro que aparece muy susceptible a posibles mejoras. La bomba auto-lube de serie la puedes dejar de momento, están dando un rendimiento muy fiable. La caja de filtro, el filtro y las gomas de unión deben desaparecer, lo que te obliga a dar mucho más paso de gasolina en los Mikuni que permiten girar el motor, sin tocar escapes, a prácticamente 12.000 r.p.m. Algunos pilotos han probado a variar los escapes pero los resul-

tados no han sido satisfactorios. Tal como vienen de serie, el motor RD rinde mucho mejor. De todos modos una reforma inicial es obligatoria, porque con slicks y en circuito los escapes rozan exageradamente en el asfalto. Unos tubos bien estudiados para carreras no tardarán en aparecer. No en vano las RD han generado en todo el mundo una verdadera nube de accesorios racing. Para el Jarama, Rubén nos comentaba que el desarrollo de serie 17/40 resulta largo. La sexta, sólo para dar un breve respiro al motor, entraba coincidiendo con la señal de 300 metros para la curva final de recta, y rápidamente dejaba paso nuevamente a la 5ª que iniciaba la reducción. Una corona de 41 o 42 iría mejor. La posición sobre la RD puede ser muy ventajosamente modificada colocando los mismos semi-manillares de origen bajo la lija superior y dando un buen recorte a la espuma del asiento. Los reposapiés también deben ser situados más altos y atrásados. Las pastillas de freno de serie van bien incluso en circuito, pero unos latiguillos tipo aeropig que son bien recibidos, lo mismo que un líquido especial racing. El carenado que lleva la moto de Rubén, integral de serie, será sin duda rápidamente fabricado en España pudiendo de esta forma completar la preparación racing más elemental posible de la RD para la que también es aconsejable una drástica simplificación de instalación eléctrica. En suma, muy pocos cambios para conseguir una RD capaz de ganar prácticamente de estricta serie en cualquier circuito de las Series. A.M.

de un litro cada 360 kilómetros mezclándose como promedio la gasolina al 3,15 por ciento representará un coste de cada madamente 1.250 pesetas. Hay que añadir al de la gasolina cada 360 kilómetros (con una de buena calidad). Si tenemos en cuenta el consumo medio de prueba, 8,82 litros, podemos tener el coste medio gas aceite que es de 1.267 pesetas da 100 kilómetros.

Puesto sobre el papel resulta una carga mucho más difícil de asimilar que en carretera, te olvidas con más facilidad de la factura. Esta dos-tiempos resulta una moto económica, su mantenimiento es superior a una 750 cuatro-tiempos y su línea con el da una 1.000 cc deportiva considerando solo gasolina y aceite, pero tampoco una dos-tiempos exageradamente gravosa.

Buscando el lado positivo tenemos en cuenta sus prestaciones y su precio, veremos que a las motos grandes, más rápidas que ella en trazadas curvas, nos permite un margen más de medio millón para una gasolina perdiendo casi todo sólo en velocidad punta.

Esta RD, aun sin montajes y accesorios en los escapes como los modelos para USA, no parece quedar nunca mal; dejamos agradables nubes de escape blanco, no vibra más que un motor cilíndrico en línea, no tiene sin quemar y no es excesivamente ruidosa. Con un consumo bastante uniforme y estable un mínimo de 7,10 litros/km/h. y un tope de 10,38 en reducción deportiva, no se acouta a nadie acostumbrado a toda una nueva generación de motores muy rápidos pero siempre pasan su factura. Quiere hacer algo más una reposada conducción calma. Algo que también está bastante al alcance de la RD que el realismo esta motor como el YPVS, es decir, con válvula de escape que te ilumina todo después de un par de minutos de intensa conducción deportiva.

Muy cerca del límite

En septiembre del '84 y en la prueba de la RD 500 Yamaha, de motor Y4, rígido serie, anchos neumáticos y tracción brutal, tuve más claro que nunca la sensación de estar rodando en carretera en el límite de lo razonable.

Las posibilidades de una Roberts Réplica eran múltiples para un piloto normal en una carretera normal, la m

la conducción deportiva estaba a tu alcance, y siempre sin embargo sentías que estabas desaprovechando parte de sus posibilidades. Con la RD 350 pensaba que podría ocurrir lo mismo y en determinados trazados sinuosos gracias a su reducido peso, incluso más acusadamente, pero aunque es una moto que te permite estar muy cerca del límite debe ser pulida si quieres alcanzarlo y sentirlo de verdad, en circuito o carretera. La posición de conducción está adaptada a cualquier uso y siendo deportiva no agobia.

Los semimanillares son muy planos y sin regulación, el asiento es largo, ancho y un poco alto para una moto tan pequeña, dejando a la RD muy pocos milímetros por debajo de una FJ. Esta posición apta para todo, penaliza en conducción en circuito.

La altura libre al suelo es perfecta para carretera, nada roza en curvas si sales un poco del asiento. En circuito y como se ha demostrado en las Series, las «panzas» de los escapes cuando se montan «slicks» rozan muy fácilmente, lo que obliga a modificar su posición. Con una distancia entre ejes de 1.385 mm, la RD se puede considerar una moto corta y muy ágil.

Su chasis doble cuna continua aloja el motor anclado en cuatro puntos y con dos tirantes suplementarios bajo los cárteres para reducir tensiones y esfuerzos mecánicos sobre el chasis en bruscas aceleraciones.

En todos los puntos hay grupos silentbloks que eliminan casi por completo las vibraciones. La manejabilidad de la RD es total, hace falta sólo un leve esfuerzo para entrar en ángulos cerrados con su rueda frontal de 18" y una vez en la trayectoria marcada en una curva se muestra con reacciones neutras y siempre muy previsibles. Las suspensiones sin embargo no acompañan. La horquilla frontal, equipada con sistema variable de hundimiento, que era eficaz en la FZ, no lo resulta ser tanto en ese pequeño modelo.

Con sus barras de 35 y ligero puente de horquilla no se siente flexar, pero el hidráulico tiene muy poca retención. Sin cambiar aceite o revisar el hidráulico, prácticamente nada se puede hacer



El carenado empieza a ser imprescindible a partir de 180 km/h., prácticamente el límite de esta RD. El equipamiento es sólo básico.



Los escapes son todo un acierto. Poco humo, poco ruido y mucho rendimiento.

para mejorar, porque pasar de 1 kg. de presión en el reglaje por aire de que dispone la horquilla no hace más que corregir en parte el hundimiento que se nota en trazado de curvas y frenadas, pero a cambio de un rebote y extensión demasiado rápido todavía más comprometedor. En la parte trasera el amortiguador monoshock Yamaha, tipo de Carbón, peca de lo mismo.



Conjunto delantero desigual. Potencia en la frenada, pero con suspensión poco deportiva y neumático inadecuado.

Poca retención y posible reglaje sólo en precarga del muelle. Su graduación es por correa dentada muy accesible tras la tapa lateral derecha. Más allá de la 3.ª posición, de las 5 de que dispone, conduce a pérdida de estabilidad por un retorno muy vivo de la suspensión y por trasladar más peso a la parte frontal.

Esta 350, como otras motos ligeras y rápidas, es sensible a rachas de viento y no pisa el asfalto con el plomo de motos de más kilos. Con un buen reglaje de suspensiones y carenado eficaz se eliminaría en curvas muy rápidas una cierta tendencia de alargamiento frontal que no llega a inquietar pero que tampoco permite la máxima confianza. Si hay baches o uniones longitudinales de asfalto la sensación es peor y la RD inicia un Shimmy frontal que hace pensar en la necesidad de un amortiguador de dirección.

Sin los grandes retrovisores de amplia sección frontal, en curvas de 170 km/h. el comportamiento mejora claramente sin tocar suspensiones y es mucho más sano y predecible.

También es posible que aprovechando un poco las posibilidades del basculante y alargando la distancia entre ejes por los tensores de cadena mejore el comportamiento en trazados muy rápidos, pero volviendo al principio, antes de probar nada, es preferible atacar directamente el claro problema de las suspensiones, por otro lado confortables si no lo juzgamos bajo un punto de vista deportivo, y el segundo directamente relacionado con él, que es el de los neumáticos.

Los Yokohama que traía de origen nuestra RD sirven para rodar la moto y poco más. En una moto que a partir de 6.000 r.p.m. proporciona un empujón serio y muy importante que exige cierto tacto si estás inclinado y quieres salir de la curva sin perder tiempo, se acusa inmediatamente la pérdida de adherencia y la muy crítica sección en el neumático trasero.

¡Acción!

En una breve incursión en el Jarama con motos antiguas y no tan antiguas como la Norton John Player, la RD deslizaba sobre sus dos gomas duras y estrechas en la curva de entrada a recta y te hacía tener una prudencia exquisita en Le Mans y Bugatti. En carretera estos problemas son algo menores y con la reserva que siempre exigen estas suspensiones y neumáticos se puede poner de todas formas en un gran apuro a prácticamente cualquier piloto de mucho más potentes superbikes en cualquier trazado

Precio (matriculada sin seguro)	Ptas.				
	500	600	700	800	900
Yamaha RD 350	→				599.000
Yamaha XS 400	→				586.200
Yamaha XJ 600	→				839.500

que no tenga largas rectas ni curvas de más de 180 km/h., es decir la gran mayoría de los que te gustan.

En la primera curva que tomes con la RD y si no estás habituado al dos tiempos, te colarás seguro. La retención del motor es prácticamente cero y la sensación inicial de «punto muerto» cuando sueltas los frenos llega a ser muy desagradable si vienes de un cuatro tiempos, pero con dos poderosos discos delanteros y un efectivo disco trasero que no bloca, es fácil y rápido el aprender a frenar verdaderamente bien y seguro en el último centímetro. Si te cueles, cualquier bloqueo, derrapada o cruzada, «dentro de un orden», puede ser bien corregido, demostrando el chasis una nobleza de reacciones formidable.

Lo que permite una moto de 175 kg., enormemente ágil y manejable, con buena potencia en motor y frenos y con chasis de G.P. es algo que hay que probar si eres un fanático de las curvas y la conducción deportiva. Si lo haces te costará mucho resistir la tentación de probar en circuito; luego vienen las series.

A lo largo de la prueba en ningún momento me llegué a acordar de motos de más aceleración, potencia y velocidad. Siendo ade-

más inmejorable en ciudad y tramos tortuosos esta RD puede colmar prácticamente todos tus deseos y sin tener que padecer «molestos» adelantamientos. En un uso normal durante 7 días y 1.500 kms. por todo tipo de carreteras ni coches ni motos aparecieron con ánimo de adelantar en mis retrovisores. Está claro que muchos podían haberlo hecho pero no es fácil que los encuentres en tu mismo camino. Incluso con un grupo de amigos con motos de 70 a 100 CV., podrás estar siempre con la única condición de que les convenzas para que no usen en viajes las caras autopistas de peaje.

No he insistido sobre la velocidad máxima de la RD, 182 km/h. de crono, con mono de cuero, en llano, sin carenado y lo que es más importante sin tener que buscar condiciones ideales de viento.

Con una cuarta marcha que te lleva a 150 kms/h. y una 5.ª nerviosa y con tacto de 170 kms/h., aunque la sexta resulta algo larga, no es problema el mantener siempre un buen crucero aun con viento lateral o de cara, e incluso con dos plazas.

Un buen crucero de 160 km/h. se encuentra rozando las 8.000 r.p.m. de par máximo, que permi-

ten a partir de este punto llegar en seguida, con una reducción a 5.ª y 10.000 r.p.m., nuevamente a una sexta que empuje con fuerza para rodar a 180 km/h. tras un cambio rápido en el que puedes prescindir del embrague perfectamente.

Final

Las 10.000 r.p.m. no las verás nunca en sexta sin carenado, con filtro de aire y con el largo desarrollo final 17/39, pero con una corona de 40 ó 41 todavía sería más fácil alcanzar y mantener sin jugar mucho con el cambio los 180 km/h. En ese caso se sacrificará la posibilidad de los 190 km/h. que tienen que llegar con el carenado integral y un buen lanzamiento. En los cuadros comparativos la enfrentamos a sus dos hermanas de cuatro tiempos, una menor, XS 400, de similar precio, una más potente y rápida XJ 600, pero también cerca de 300.000 pesetas más cara. La decisión es tuya, pero no pases por alto la alternativa de la RD sólo porque sea de dos tiempos. Han cambiado. De acuerdo, no hay arranque eléctrico, pero si todas las motos tuviesen una compresión de sólo 6,7:1 y se pusiesen en marcha

con la facilidad de esta RD no habría sido necesario inventarlo.

Si te decides no te preocupes demasiado por tu mano izquierda sobre el embrague cuando la derecha se encuentre girada a tope en autopista y el velocímetro marque 190.

Durante muchos kilómetros así, acabé olvidándome de mis temores iniciales y pensando en que parece tan difícil gripar una RD como sacar una biela por el cárter de una FJ. Como moto para iniciarse muy seriamente y con facilidad por peso, manejabilidad y potente motor, como segunda moto para ruter con tentaciones de hacer carreras a un precio asequible (no haría falta matricularla), como moto para expertos y amantes de rápidas salidas a la montaña en fin de semana y por relación precio-prestaciones, esta RD se encuentra ahora mismo completamente sola, sin rival alguno y sin más dificultades a superar para poder rendir en su verdadero límite que un reglaje de suspensiones, un cambio de neumáticos y un carenado. Aunque sea volver a empezar, con dos tiempos así desde luego no se da un paso atrás.

Augusto MORENO DE CARLOS
Fotos: C. BOET/Guillermo



CAMPEONA DE ESPAÑA
1981-82-83-84
EN CALIDAD

MOTOS RIEJU, S.A.

PRECIOS SIN COMPETENCIA

REPUESTOS EN TODO

CAMPEONES EN BMX

COMPARE PRECIOS

CONCESIONARIO OFICIAL PARA MADRID Y PROVINCIA

Rieju **Motor Minarelli**
CAMPEON DEL MUNDO

MARATHON SUPER EL-50 EL AUTOMATICO - SPRINT

COMPRAMOS SU VEHICULO USADO

CENTRAL

EXPOSICION Y OFICINAS: C/ PEÑA GORBEA, 20 Teléfs. 477 35 48 - 477 52 04 MADRID

REPUESTOS:
Puerto Monasterio, 10
Telf. 477 44 97

TALLERES
Puerto Monasterio 9-11
Telf. 478 08 00

AUMOSA (Carabanchel)
Via Carpetana - 96
Telf. 466 53 50

MORATALAZ
Avda. Moratalaz, 105
Telf. 439 95 39

LA CABRERA
K.56 ctra. BURGOS
Telf. 868 81 38