

[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)



[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



Prueba Yamaha RD 500 LC

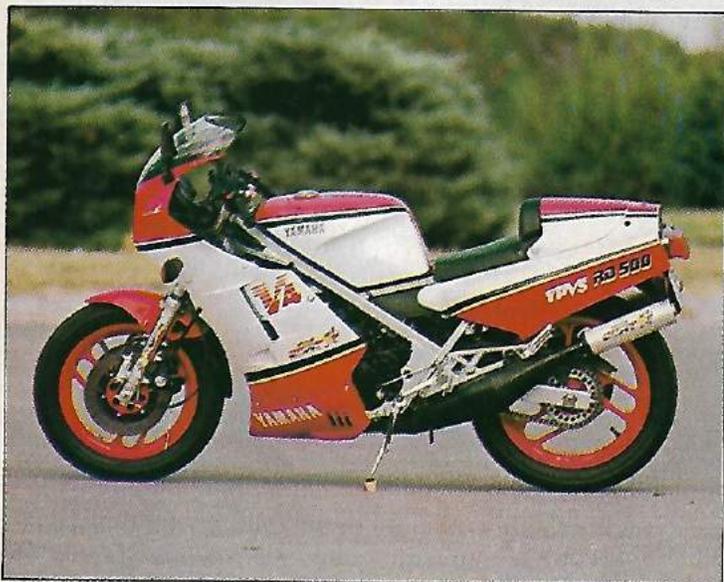
# En el límite

Un poco más allá de la desafiante Yamaha RD 500 LC, empiezan las auténticas motos de Gran Premio. Con las concesiones justas para un uso medianamente civilizado, esta V4 dos tiempos, fiera y agresiva, con 88 CV, ligera y estable, te lleva a los límites de la realidad, haciéndote saborear en carretera todo el placer de una conducción que va más allá de lo puramente deportivo y que te hace entrar en un mundo de fuertes sensaciones, que posiblemente sería más razonable y seguro experimentar en circuito. Pero esta RD 500 LC no es que tenga tampoco un detonador en el acelerador que dispare inmediatamente este misil con faro, piloto y bocina. Puede ser sorprendentemente noble o llevarte rápidamente al lado más salvaje de la conducción deportiva, haciéndote estirar tus propios límites hasta extremos insospechados. Pero de todas formas, lo mejor es tener suficiente sangre fría y personalidad fuerte para resistir la inevitable tendencia de sentirte Kenny Roberts. Te irá mejor.



## Prueba Yamaha RD 500 LC

*La RD sorprende por su manejabilidad y precisión. Una auténtica moto de Gran Premio, aunque exige cierta concentración de su piloto. El motor es sin duda lo mejor del conjunto.*



[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

*motos clásicas*

[info@motosclasicas80.com](mailto:info@motosclasicas80.com)



**S**OÑAR con la RD 500 con los ojos abiertos, es más fácil de lo que te imaginas.

¿Fue Javier Cortés quien me dio en su taller Yamaha de Madrid las llaves de esta Yamaha? Creí ver a King Kenny. Imaginaciones sin duda. Pero Roberts está en el ambiente que rodea a esta moto.

Interrumpir unas tranquilas vacaciones de verano por razones de trabajo, no resulta precisamente agradable, pero ¿puedes encontrar mejor plan que probar una Yamaha RD 500 LC? Al recibir esta propuesta que me hacía Claudio Boet por teléfono, me faltó tiempo para coger el casco, olvidarme de mis vacaciones y presentarme rápidamente a Cortés, dispuesto a «trabajar».

Tratándose de una moto particular, con la que Miguel Angel Cortés va a correr en las Series a partir de la próxima cita de Albacete, el planteamiento no podía ser el de una «prueba a fondo». Pero dada la marcada personalidad de esta Yamaha, una breve toma de contacto de cerca de 500 kms., iba a servir para sacar, seguro, muy fuertes impresiones.

En el mes de mayo, publicamos una prueba de esta moto, realizada en Francia, que ponía de manifiesto que la estrella de los Salones no era un reclamo publicitario de Yamaha, sino una moto para entusiasmarse con ella.

Pero todavía hoy, muchos meses después de su presentación, la RD 500 LC, una moto fabricada en pequeñas series, sigue siendo difícil de conseguir y escasa en cualquier mercado libre, lo que le da un carácter todavía más interesante. La V4 de nuestra prueba, había sufrido algunas modificaciones buscando más su faceta de moto de competición. Los filtros de aire habían desaparecido, el asiento estaba ligeramente rebajado, la nueva carburación perjudicaba la respuesta en baja. Los neumáticos Yokohama de origen, muy deslizantes, habían sido cambiados por unos buenos Michelin, conservando las mismas medidas de origen y las llantas personalizadas, pintadas de color rojo vivo. Los retrovisores seguían, sin embargo, en su sitio, lo mismo que el caballete lateral. Algo limitada para el uso en ciudad, sin los filtros de aire, y bastante escandalosa de admisión, por tanto, la RD sin embargo, sólo un poco más en el límite de la moto de competición, no nece-

sitaba ser transportada en remolque. Estaba lista para atravesar Madrid y dirigirme a una de mis carreteras de curvas favorita.

## ¡Adrenalina!

La RD 500 LC tiene aspecto y postura de auténtica moto de competición, aunque más asequible. Cuando te sientas por primera vez, te encuentras subido en algo muy distinto de lo que estás acostumbrado. Baja y muy corta, te encuentras subido en la moto con los pies planos en el suelo y las rodillas completamente flexionadas. Acostumbrado a motos de turismo sport convencionales, el manillar plano y algo abierto te queda extrañamente próximo. La sensación es de estar subido prácticamente encima de la rueda delantera, pero la postura es más cómoda de lo que a primera vista te puedes imaginar. Los reposapiés están altos y atrasados, pero nada es exagerado para no perjudicar el confort. La instrumentación, con el cuentavueltas de mayor tamaño en el centro, es justa, de buen acabado y bien distribuida bajo la cúpula del carenado. Los interruptores sobre el manillar son los mismos de las últimas series de Yamaha XJ o FJ. No hay botón de arranque. Un pequeño kixstárter, situado en el lado derecho, me hace pensar en motos de cross. Una patada, no muy anérgica, es suficiente. Los cuatro silenciosos de aluminio, dejan escapar un petardeo que suena claramente a boxes de Gran Premio. El ruido de admisión, sin los filtros, llega muy agudamente, mientras el motor va cogiendo temperatura, resulta muy agradable girar la cabeza y ver el humo blanquecino que lanzan los cuatro escapes. Unos acelerones y empieza a desaparecer, pero algo te empieza a envenenar la sangre. Este zumbido, este tacto en el puño del gas no parece de moto de calle. La aguja que indica la temperatura del agua empieza a subir ligeramente. Primera, dos mil vueltas y... hay que revolucionar más el motor y hacer patinar el embrague. Un poco más tarde, con el motor más caliente, la RD, a pesar de su carburación y de su relación de cambio con una primera muy larga, exige menos concentración para arrancar de parado tranquilamente.

Un sueño convertido en rea-

lidad. Muchas veces había pensado que la moto, estrictamente deportiva, tenía que ser algo así. Cuando tomo el primer desvío hacia la M-30 y la V4 se olvida de rateos en frío para empezar a empujar con mal genio a partir de 7.000 r.p.m., me convengo más y más. Todavía no he hecho más que ir prácticamente en línea recta, tratar de acoplarme a una moto que no resulta extrañamente pequeña y en la que sientes el asfalto con mucha sensibilidad y muy cerca. Pero este motor que sólo ha empezado a mostrar ligeramente su carácter, es capaz de hacerte quemar adrenalina, sólo con oírlo. Si hay prestaciones de super-bike, como cabe esperar de los 88 CV declarados, esta Yamaha puede ser el tercer paso definitivo. Primero la RD 250, luego la RD 350 y ahora esta 500, una moto ultra-deportiva, pero con la que también vas a poder estar con los «grandes» en las rectas.

## Dos motores o uno en «V»

Según Yamaha el motor de la RD es un dos tiempos en V, pero con sus dos cigüeñales separados se podría considerar también como dos motores twin unidos más que un auténtico motor en V. En cualquier caso es una réplica no exacta, pero sí bastante parecida del motor V4 que equipa la OW 71 de Gran Premio, aunque sin materiales caros ni aleaciones exquisitas.

Un eje primario que actúa también como eje de balance para reducir vibraciones, toma potencia por medio de una rueda dentada de dientes rectos de los dos cigüeñales. El bloque de los dos cilindros inferiores está situado casi horizontalmente; los superiores o traseros forman, con respecto a éstos, un ángulo de inclinación de 50°. Los cilindros inferiores tienen alimentación por láminas directas al cárter, pero en las superiores la admisión de mezcla está controlada por láminas al cilindro con pistones de falda corta.

En los cuatro cilindros se encuentra el YPVS (Yamaha Power Valve System), consistente en altura variable del escape en función del régimen de giro del motor y que está controlada electrónicamente, disponiendo para su accionamiento de un pequeño servo colocado detrás de los cilindros traseros.

A motor parado y cuando sitúas la llave en posición de contacto, algo parecido a la voz de un pequeño marciano de máquina tragaperras te llega claramente del motor. Es el servo que, en dos movimientos, hace girar el Power Valve de los cilindros para limpiar posibles residuos de carbonilla. Algo práctico y un juguete más de Yamaha que deja boquiabiertos y balbuceando frases incoherentes de admiración a todos los curiosos que preguntan por el ruido.

La refrigeración líquida está accionada por una bomba situada en el extremo derecho del cigüeñal inferior, encontrándose en el lado izquierdo el generador.

El motor RD, aún siendo un dos-tiempos, dispone de bomba de engrase para el cárter del cambio y transmisión primarias. La mezcla en la gasolina es regulada por otra bomba, controlada electrónicamente y el depósito de aceite de dos litros de capacidad se encuentra en el interior del carenado, en su parte izquierda, hay que llenar en cada 1.000 kms. Cuenta con chivato de reserva en el cuadro, muy pesimista, afortunadamente. En el lado izquierdo del carenado, que está fabricado en ABS, se encuentra también el grifo de gasolina, el mando del aire, prácticamente igual al de las Guzzi y en el lado derecho el depósito de expansión de agua del circuito cerrado del radiador. Un ventilador bien dimensionado y un termostato, aseguran la refrigeración a baja velocidad en ciudad. El depósito, de 22 litros, garantiza una buena autonomía, pero presagia un terrible consumo. La RD admite pasajero quitando la parte trasera del colín y aunque no hay caballete central, que reduciría la distancia libre al suelo, sino lateral, que puedes quitar con dos tornillos para uso en circuito. La relación de cambio posiblemente sea lo más de carreras de este motor. Tiene una primera muy larga, de prácticamente 95 km/h. y es supercerrado, con recorrido corto y muy preciso. Esta primera tan larga puede hacer difícil una salida brillante, sobre todo con un embrague de poco recorrido, útil como éste, pero evita también que la rueda delantera esté siempre por los aires, lo que podría haber ocurrido fácilmente con una relación más corta. El motor muy estrecho y compacto, pero que puede asustar

## Prueba Yamaha RD 500 LC

a mecánicos aficionados, cuenta con cuatro carburadores Mikuni Power Jet, de campana, pero con mandos que desmultiplican mucho el esfuerzo en el puño del gas, es tan suave como en cualquier otra moto japonesa.

Para facilitar el trabajo de taller, el chasis se desmonta en su parte inferior derecha. El cuadro es tan atractivo como el resto de la moto y construido íntegramente en tubo de sección rectangular, es un doble cuna convencional pero diseñado siguiendo las experiencias de carreras. Los escapes inferiores con apariencia de tubarros, pero de pared muy gruesa para evitar ruido aún a costa de sacrificar buena resonancia y CV., quedan relativamente próximos al suelo, pero el ángulo de inclinación permitido va más allá de lo normalmente alcanzable en carretera. Por si acaso, el codo inferior tiene una pequeña defensa incorporada. Los dos escapes superiores correspondientes a los cilindros traseros, ocupan con todo el espacio libre bajo el asiento y en sus flancos, haciendo que la conducción de la RD sea «caliente» en todos los sentidos. Especialmente en ciudad y con tráfico en agosto, puedes sentirte fácilmente como en una parrilla.

Pero si no te dejas embaucar por el pequeño placer inevitable de sentir tu moto envidiada y admirada en ciudad, y si te po-

nes el mono de cuero y te vas rápidamente a carretera, no padecerás estos calurosos agobios, aunque esta moto siempre resulta «caliente» por su conducción.

### Jugar con ventaja

Para los fanáticos de las curvas que se han decidido por una Honda 750 CBX o VF, por una Suzuki GSX o han volado más alto para alcanzar lo pretendidamente «definitivo» en moto puramente deportiva, es decir, Honda VF 1.000 R, les va a quedar el consuelo de que la RD 500 LC no se vende en España, ni hay trazas de que se vaya a comercializar. Porque esta V4 dos tiempos en el límite entre lo deportivo y la pura competición y sin hacer otras consideraciones marginales, es posiblemente muy capaz de batiirlas en un plano puramente deportivo con relativa facilidad. Los retrovisores, el faro y el piloto son un camuflaje que no debe engañar a nadie. Es una «jugadora de ventaja» que puede buscar y encontrar víctimas con facilidad en cualquier carretera de curvas y entre cualquier cuatro tiempos de 500 a 1.100 c.c. de calle. La FJ 1.100 de Yamaha será la que mejor pueda resistirla en cualquier tipo de trazado.

Pero esta rápida dos tiempos es un poco elitista, gusta de muy buenos asfaltos, que no abundan en nuestro país, y se-

rá poco comprensiva con pilotos de maneras bruscas o conducción improvisadas. Si Kenny Roberts es un piloto frío, calculador, de trazados matemáticos y limpios, una moto que recoja algo de su legado tiene tanto bueno como Roberts para disfrutar plenamente de la RD 500, una moto que no puede sacar un buen piloto de donde no haya madera, pero que puede ayudar enormemente a mejorar la conducción a los más iniciados.

Según pruebas realizadas en Alemania, en el Banco de PS, la RD 500 LC tiene una potencia de 88 CV DIN a 9.500 r.p.m. El par máximo de 6,8 Kgm se encuentra 1000 vueltas por debajo de este régimen. Próximamente esta RD 500 LC visitará nuestro Banco para medir su potencia a la rueda. Mientras tanto, en la Prueba de Motorrada, otra RD 500 sólo llegó a 83 CV a 9.500 r.p.m., mientras que para la revista francesa «Moto 1», alcanzó 86,9 CV a 9.500 r.p.m. En ésta, como en otras mediciones, es difícil encontrar absoluto acuerdo entre todos los probadores, siempre con motos distintas y en condiciones diferentes, pero hemos tomado algunos datos a falta de una prueba más a fondo para dar una visión lo más aproximada posible de algunos datos fundamentales que por el carácter de esta prueba no hemos podido tomar directamente. Si el valor absoluto de potencia nos puede dejar algo fríos, si

comparamos con los 140 CV de una 500 de Gran Premio, no pasará lo mismo, carretera. El motor de la LC de Yamaha rueda suave y tranquilo jugando con el cambio por debajo de 7.000 r.p.m.; por encima de este régimen, y hasta las 10.000 r.p.m., la RD cambia de carácter y la aceleración es siempre más emocionante que con una buena cuatro tiempos de 750 c.c. Es algo que entenderán los que hayan probado una moto de cross de 500 c.c., pero imaginando que ese empuje rabioso fuese capaz de llevarte hasta más allá de los 200 Km/h. Rodando rápido, la RD muestra un carácter nervioso y mantener el motor por encima de 7.000 r.p.m., requiere algo de atención. La 5.ª está tan próxima a la 6.ª que muchas veces es necesario pasar a 4.ª para seguir en buen régimen de tiro. A medio régimen y en retenciones bruscas algunas vibraciones intensas llegan a través de los reposapiés y el manillar, pero no creo que nadie compre una RD 500 LC para hacer largos viajes, una situación en la que sí podrían llegar a ser desagradables.

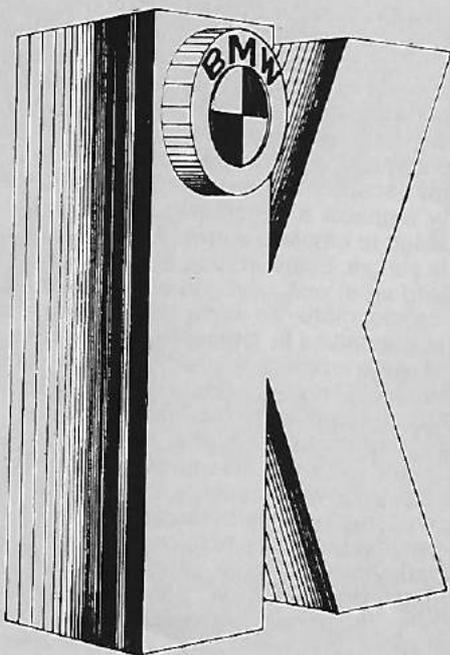
En salidas rápidas por carreteras de curvas o en circuito las vibraciones pasarán desapercibidas y tendrás otras muchas cosas en las que pensar.

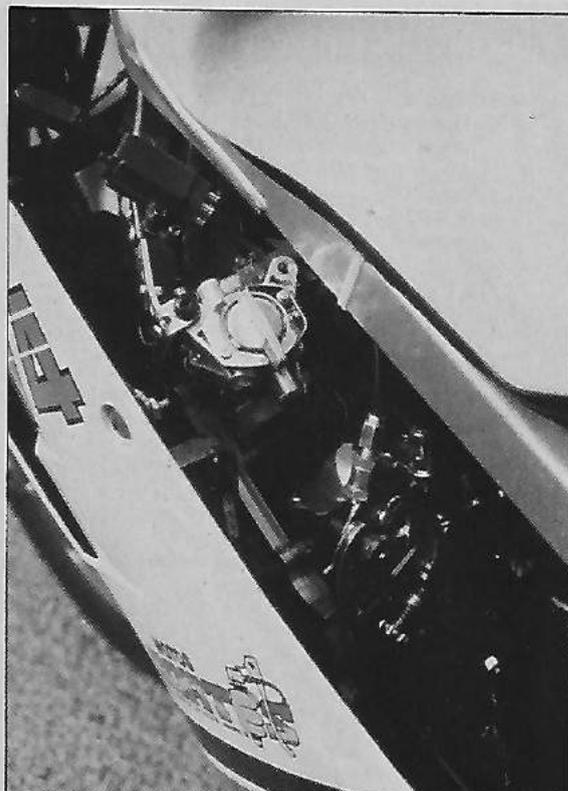
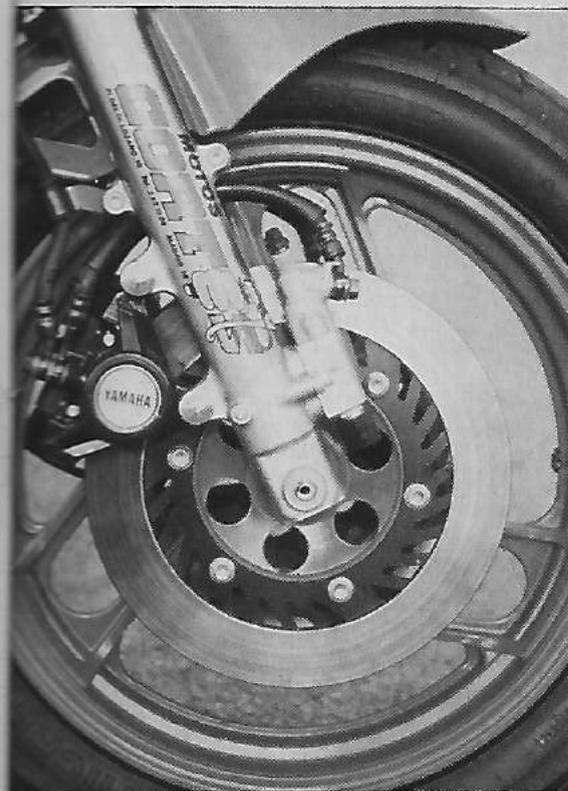
Con una distancia entre ejes, de sólo 1.375 mm la RD es una moto muy corta y con su rueda delantera de 16" y su estrecho y alto depósito que te permite sentarte muy adelantado te parece todavía más pequeña de lo que en realidad es. Algunos pilotos, acostumbrados a motos de competición, se sentirán inmediatamente a sus anchas, pero si vienes de motos estrictamente de calle, mucho más voluminosas y pesadas, al sentarte en la RD 500 te notarás capaz de atreverte con todo. El peso en vacío es reducido: 177 Kg. Con poca gasolina en el voluminoso y alto depósito la RD es mucho más ágil que cargando los 22 litros que suben notablemente el centro de gravedad. Pero aun en este caso estaremos rebasando por muy poco los 200 Kg. y siempre conservando sensación de gran ligereza.

La RD se balancea a baja velocidad con precisión y facilidad. En ángulos cerrados un suave desplazamiento de peso al interior y la Yamaha gira sola ayudada por su rueda de 16". A baja velocidad y hasta 80 Km/h. en línea se manifiesta sin

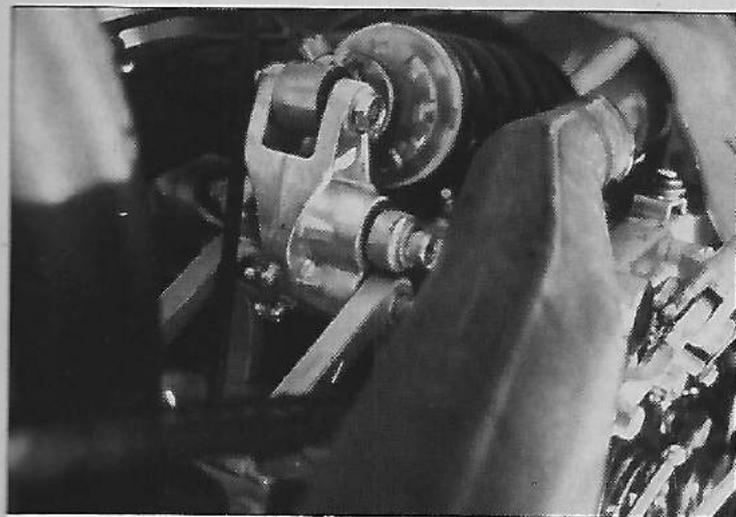
**«CAUCA**  
*Se escribe con K.*  
**Las K son B.M.W.»**  
**B.M.W. es CAUCA**  
**el futuro son las K**  
**«CAUCA**  
**ES EL FUTURO»**

Exposición: San Bernardo 76. Tfno. 447 45 12.  
Taller: Palma, 58.





Los frenos están de acuerdo con el carácter de la Grifo de gasolina, mando del starter, depósito de aceite para moto. El antihundimiento es eficaz. La horquilla no la mezcla, todo tiene el espacio justo tras el carenado. tiene reglajes.



Situado bajo el motor, el monoamortiguador es regulable en muelle y cuatro posiciones de retención de hidráulico. La posición del amortiguador es una de las principales diferencias con la moto de Lawson.

embargo un extraño efecto. La moto tiende a balancearse de derecha a izquierda. Un fenómeno que parecía debido a rodamiento de dirección muy apretado, pero que no obedecía a esta causa, debiéndose posiblemente a los neumáticos, de gran balón, 120-80 delante y 130-80 detrás.

Las mismas medidas que monta por ejemplo la Honda VF 750 con prácticamente 50 Kg. más de peso. Los primeros kilómetros con esta Yamaha te

pueden llegar a decepcionar porque tardas en acostumbrarte al tacto de su motor y a la sensibilidad con que responde a los desplazamientos de tu peso para colocarla bien en curvas. Tus movimientos debes hacerlos más coordinados de lo que normalmente estás acostumbrado por rodar con motos más tolerantes en este sentido de mayor peso y centro de gravedad más alto.

Si en ángulos o curvas retorcidas y encadenadas todo re-

sulta sorprendentemente fácil, debiendo únicamente jugar con el cambio para salir siempre con buena tracción y aceleración limpia y enérgica, cuando las curvas empiezan a ser tomadas a más velocidad el panorama cambia y la RD empieza a mostrar su verdadero carácter. Al final de la frenada y justo en el momento de ir a entrar en la curva se aprecia una cierta tendencia subviradora que te desconcierta al principio. Esta moto no entra cómodamente por donde quieres si pretendes llevarla con la cintura, te pide que te descuelgues hacia el interior decididamente. Sobre todo si el depósito está lleno de gasolina, con las puntas de las botas en los estribos y anticipando el desplazamiento del cuerpo hacia el interior durante la frenada y antes de iniciar el trazado de la curva, la RD demuestra todas las cualidades de su chasis. Cada vez te parece más fácil colgarte de un lado y del otro, poco a poco te vas animando y entusiasmando con lo sencillo que resulta convertir en realidad el trazado que habías previsto para la siguiente curva. Las rodillas empiezan a buscar el asfalto que se siente muy, muy cerca, estás llegando al momento crítico. Te empiezas a calentar de verdad, re-

cuerdas a Roberts haciendo exteriores en Le Mans, bajando hacia Bugatti... te descuelgas más y más, sientes el depósito en los antebrazos, cambias de lado sin apenas tocar el asiento para enlazar con la siguiente curva parabólica y todo sigue siendo sensación de completa seguridad, precisión y sin balanceos, los neumáticos parecen pegados al asfalto; ¿hasta dónde se puede llegar? Si consigues olvidarte del zumbido del motor que es tan difícil como el vicio de tomar curvas rápidas con esta moto, vuelves a la realidad y te das cuenta que estás haciendo una bajada infernal desde el puerto de la Cruz Verde hacia Las Navas del Marqués y no en Silverstone ni en el Jarama, y si todavía no has perdido la razón, cortarás un poco, respirarás hondo y no tardarás en parar a tomar una cerveza para tratar de sacudirte los demonios que te están provocando. Si después de este respiro has recobrado totalmente tu personalidad y conseguido alejar los malos espíritus de Kenny Roberts, Eddy Lawson y compañía, habrás conseguido pasar con éxito la primera prueba de la RD 500 y podrás empezar a analizar mejor, con la cabeza fría, todas sus posibilidades, que no se limitan simplemente al hecho de permitirte rodar completamente «ciego».

Su confort te empezará a sorprender y su potencia de frenado al nivel de la FJ, aunque en esta Yamaha, sin la más mínima sensación de retención de motor, y siendo más castigados por tanto, se acusa un ligero esponjamiento en el doble disco delantero, debido en parte al antidive hidráulico. Pero no impide frenadas brutales con sólo dos dedos. El freno trasero, autoventilado como los delanteros, tiene potencia suficiente y bien dosificable, y a pesar de abusar, nunca sientes un fading por calentamiento. Hasta el momento, y junto con los de la FJ y el delantero de la Honda CBX, son los mejores frenos que he probado.

La falta de retención del motor será la primera sorpresa que recibas si estás acostumbrado a los cuatro tiempos y tienes la suerte de probar una RD, pero es algo a lo que te adaptas rápidamente gracias a sus buenos frenos, de doble pistón. El antidive en una posición intermedia es ligeramente efectivo pero un poco al estilo de la VF de Honda produce un cierto le-

## Prueba Yamaha RD 500 LC

vantamiento de la moto cuando frenas inclinado. Al mínimo esta sensación tiende a desaparecer pero entonces, en nuestra moto, con un tarado posterior muy duro hay excesivo hundimiento y la RD hace cosas raras y se balancea algo al apurar frenadas dificultando la entrada en curvas. El amortiguador posterior, situado debajo del motor y paralelo al suelo, tiene innumerables posibilidades de reglaje en precarga del muelle y cuatro posiciones de ajuste de rebote en el hidráulico. En esta moto el tarado para mi peso era demasiado duro en compresión con mucho muelle, lo que cargaba todavía más la parte delantera, haciendo además bastante delicado el abrir gas con decisión en suelo algo rizado.

La parte delantera que se siente ligera y controlable al máximo por la postura sobre la moto no tiene ninguna reacción negativa con buen asfalto, pero un imprevisto cambio de firme o un bache puede producir con excesiva dureza detrás unas sacudidas desagradables en el manillar. Si los baches son continuos, la RD no se encuentra cómoda y como ocurre con otras motos con ruedas de 16", cuando piensas que también se puede ir rápido en ese terreno, un violento shimmy frontal en el que la rueda parece haberse convertido en una pelota de goma maciza puede obligarte a rodar con cuidado.

Pero esto no es algo que vayas a experimentar a 100 Km/h. sino más bien cuando a 160 Km/h. o más en una buena carretera pases sin cortar por una típica zona parcheada.

En caballería esta 500 dos tiempos V 4 con sus 88 CV no se queda descolgada de las

### Ficha técnica Yamaha RD 500 LC

**Motor:** Tetracilíndrico en V a 50°. Dos tiempos. Refrigerado por agua.  
**Admisión:** Por láminas directas al cárter en los cilindros inferiores. Por láminas al cilindro en las superiores.  
**Diámetro x Carrera:** 56,4 x 50.  
**Cilindrada:** 499 cc.  
**Compresión:** 6,4:1 (real).  
**Carburadores:** 4 Mikuni Power Jet de 26 mm. Ø  
**Encendido:** Electrónico, sin platinos. Generador 190 W.  
**Batería:** 12 V/ 5,5 A  
**Cambio:** 6 velocidades.  
**Transmisión primaria:** Engranajes, dientes rectos.  
**Embrague:** Multidisco en baño de aceite.  
**Arranque:** Kickstárter.  
**Transmisión secundaria:** Cadena de retenes.  
**Chasis:** Doble cuna. Sección tubos rectangulares.  
**Distancia entre ejes:** 1.375 mm.  
**Suspensión delantera:** Horquilla hidráulica. Sin reglajes. Barras de 37 mm. Puente de horquilla. Recorrido: 140 mm. Anti-Dive de accionamiento hidráulico. Múltiples posiciones de ajuste.  
**Suspensión Trasera:** Monoamortiguador. Sistema De Carbon. Reglajes precarga de muelles múltiples, rebote por ajuste de hidráulico en 4 posiciones. Recorrido: 120 mm.  
**Neumático delantero:** 120-80 V 16 Yokohama Bridgestone.  
**Neumático trasero:** 130-80 V 16.  
**Freno delantero:** Doble disco. 267 mm. Ø. Doble pistón. Discos auto ventilados.  
**Freno trasero:** Disco. 245 mm. Ø. Doble pistón. Autoventilado.  
**Capacidad depósito:** Reserva. Litros 22/3.  
**Peso en seco:** 177 kg.  
**Colores:** Blanco y Rojo.  
**Instrumentación:** Cuentavuelitas electrónico, velocímetro, cuenta/km. total y parcial. Indicador temperatura agua; Testigos: Punto muerto, intermitentes, nivel de aceite mezcla, luz larga, bloqueo dirección central.

más brillantes cuatro tiempos de superior cilindrada. En prestaciones puras su favorable relación peso potencia y la buena penetración de su carenado integral de aerodinámica bien estudiada también ofrecen excitantes sorpresas. Las «mil» pueden temblar. Dentro de la cúpula del carenado y con muy ligero lanzamiento puedes ver la aguja del velocímetro subir hacia velocidades astronómicas con una celeridad pasmosa. Pero miente casi tanto como el de una Guzzi Le Mans.

La velocidad máxima conseguida en pruebas en Motorrad

fue de 223 Km/h. pero como en la potencia no hay acuerdo, PS le adjudica 224, Moto Journal 221, los dos semanarios ingleses Motor Cycling Weekly y Motor Cycle News coinciden en 231 Km/h. y los franceses de «Moto-1» se van a 236 Km/h.

No cronometré por no tener tiempo para desplazarme hasta mi solitaria y algo alejada recta de pruebas, pero sí pude comprobar dos errores de velocímetro, a 220 Km/h. marcador (aproximadamente 8.500 r.p.m.), que se correspondían con 204 Km/h. reales y 140 Km/h., que parecen algo optimistas, lo cier-

to es que la RD se sitúa muy alto en este apartado. En los 400 metros no le favorece su relación de cambio para un embrague de corto recorrido, pero rozar o bajar de los 12" ligeramente está a su alcance, siendo capaz de salir de esta prueba a 190 Km/h.

Sin filtros de aire y con diez pasos más de gasolina con respecto al reglaje de serie, nuestra RD gastaba 10,5 litros a los 100 Km., un consumo por encima de la media de lo obtenido en otras pruebas, en las que por lo general se elogiaba su comportamiento en este apartado, con consumos medios situados alrededor de los 8 litros y máximas de 10,2 litros.

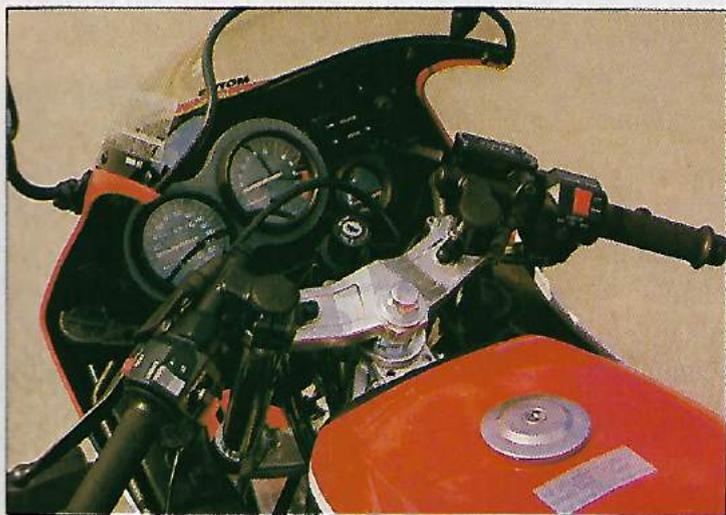
Conseguir consumos más bajos está al alcance de esta moto, que puede rodar con carácter tranquilo por debajo de 7.000 r.p.m. y con buena respuesta a partir de 4.000 r.p.m. Aun no siendo una moto a la que por su planteamiento se le pueda exigir mucho en este apartado, también sorprende gratamente.

En Francia una RD 500 LC, si la encuentras, te puede costar matriculada 39.946 FF, menos de lo que aquí cuesta una Yamaha XJ 650 ó 600, y prácticamente la mitad que una VF 1.000 R o una FJ 1.100. Con su carácter de moto única, exclusiva y selecta, en Alemania sigue siendo relativamente barata: 11.188 DM, costando 400.000 ptas. menos que una Honda VF 1.000 R, y con un poder adquisitivo muy superior al vuestro hasta les parece ¡cara! En España nos tendremos que contentar con ver alguna que otra RD en las Series y si algún día llegan a comercializarse, si esto sigue así, no es difícil imaginar un precio muy por encima

### RD 500 LC. DE PRUEBAS POR EUROPA

	Motorrad	Moto Journal	Motor Cycling Weekly	PS	Motor Cycle News	Moto 1
Velocidad máxima (lumbado, mono de cuero)	223 km/h.	221	225	224	238	236
Aceleración 400 m.	13"	12'20	12" (1/4 milla)	11'90	11'83 (1/4 milla)	12'16
Consumo medio 1/100 km.	8,6	8,5	7,37	7,9	7,86	9,66
Consumo más alto	—	9,9	—	10,2	8,77	10,0
Potencia motor en banco	83 CV a 9.500 r.p.m.	—	—	88 CV a 9.500 r.p.m.	—	86,9 CV a 9.500 r.p.m.
Punto de vista	Cohete de dos tiempos	Herramienta de precisión para obrero cualificado.	Un lobo vestido de lobo	El Gran Premio	Arma definitiva	La gloria
Precio matriculada	11.188 DM (642.101 ptas.)	39.946 FF (747.789 ptas.)	2.977 L (646.473 ptas.)	11.188 DM	2.977 L	39.946 FF

**Nota:** La velocidad máxima conseguida por Motor Cycle News está medida en el circuito inglés de Mira, lugar en el que, por lo general, sus probadores consiguen unas puntas que se diferencian bastante de cualquier otra, aunque en este caso la francesa «Moto-1» da una cifra muy próxima. El cuarto de milla (401 m.) se puede considerar equivalente a las mediciones en sistema decimal; el tiempo de Motorrad (el más lento) posiblemente sea, en este caso, el más normal con esta moto para un piloto «normal», porque conseguir una salida brillante sin dar pequeños saltos por el tacto del embrague y la primera tan larga de la RD requiere emplearse bastante a fondo. Pero la RD, en este caso, ha conseguido bajar de los 12 segundos en Inglaterra y Alemania.



*Bajo cualquier ángulo la RD aparece como una auténtica moto de competición, con chasis de carreras. El equipamiento es suficiente, el confort sorprendente y en carretera tendrás que aprender a identificarlas por su parte trasera. Sus cuatro escapes los puede enseñar con facilidad a cualquier deportista cuatro tiempos.*

del millón. ¿Qué martirio es peor, tener motos a precios millonarios o, como en este caso, simplemente no tenerlas? Los fanáticos de las curvas, los maníacos de la velocidad y la conducción deportiva, de todas formas, seguro que hubiesen estado dispuestos a hacer mu-

chos sacrificios por conseguir una.

Además, las posibilidades de la RD 500 LC no terminan aquí. Un Kit especial ya está esperando a sus propietarios que la quieran utilizar en carreras de Production. Y se anuncian 100 CV.

Yamaha, pionera en este tipo de motos con las RD 250 y 350, ha marcado un hito con esta 500. Ahora sólo falta esperar que Honda siga sus pasos para poder enfrentarla a un rival que esté en sus mismas condiciones. De momento, la RD 500 LC es reina indiscutible y soli-

taria de las motos super deportivas que rozan los límites de la realidad para entrar prácticamente en el mundo de los sueños de competición. □

**Augusto MORENO DE CARLOS**  
Fotos: E. IRIS