

**Ensayo**

**Yamaha RD 350 LC**

# TENTACION IRRESISTIBL

Existe un tipo de moto para cada mentalidad de motorista. para los moto-turistas que les gusta viajar siempre a dúo y cargados de maletas están las California y BMW RT; para los millonarios las preciosas Bimota; para los elitistas pero poderosos de bolsillo están las VF-1000 R y FJ-1100; para los polifacéticos las trail para andar por todo tipo de terreno; para los vanguardistas la última novedad técnica que representa la BMW K-100; para los carismáticos las Benelli Sei y Moto Guzzi; para los deportistas las Le Mans, XJ-600, CBX-750, GSX-750, GPZ-600, etc.

Pero he aquí una moto que va a poner a todos de acuerdo, y al que más y a quién menos le gustaría comprarsela sin desprenderse de su tipo de moto preferida y de tanto en tanto usarla para "echar una canita al aire".

Se trata de la Yamaha RD-350 LC, una moto con carácter muy deportivo, un potente motor de dos tiempos de casi 60 CV., ligera, manejable, una moto mágica capaz de fundir los esquemas a muchos motoristas que repudian los motores dos tiempos y de las motos deportivas.

Una moto que, después de probarla provoca una tentación casi irresistible de quererla comprar.





---

Escrito por José Codina  
Fotografiado por Santi Díaz

---

## Potencia máxima: 59,1 CV a 9.000 r.p.m.

Los ingenieros de Honda, Kawasaki y Suzuki debieron pensar que sus colegas de Yamaha se habían vuelto locos al presentar y posteriormente comercializar en el año 1975 sus motocicletas RD-250 y RD-350, derivadas de las motos que corrían el campeonato mundial de velocidad.

Era una época muy difícil para los motores de dos tiempos; el mundo occidental vivía por aquel entonces una aguda crisis económica, causada por la subida de los precios de los carburantes a resultas de la "guerra del petróleo", ocasionada por la elevación del precio del crudo por parte de los países productores. Además se sumaba a esto las medidas antipolución adoptadas por el gobierno del "tio Sam" que restringían alarmantemente las emisiones de gases producidas por los motores de dos tiempos, llegando a prohibir la importación de algunas motocicletas a los Estados Unidos, como fueron las Bultaco y Montesa y poniendo las cosas difíciles a los japoneses.

Mientras que los demás fabricantes japoneses se dedicaban a la investigación y desarrollo, únicamente de motores de 4 tiempos, Yamaha no quiso olvidar los motores de dos tiempos que tantos éxitos le habían aportado. Así nacieron las RD



El guardabarros delantero es aerodinámico. Las dos botellas de la horquilla están sujetas entre sí por un puente de aluminio.

comercialización de nuevos motores de dos tiempos y comenzar una guerra entre ellos, en la que Yamaha posee ya una larga historia, una historia de adoración y convicción en unos motores a los que siempre ha sido fiel, en la calle y en la competición.

res del comienzo de Yamaha Japón como constructor de motocicletas.

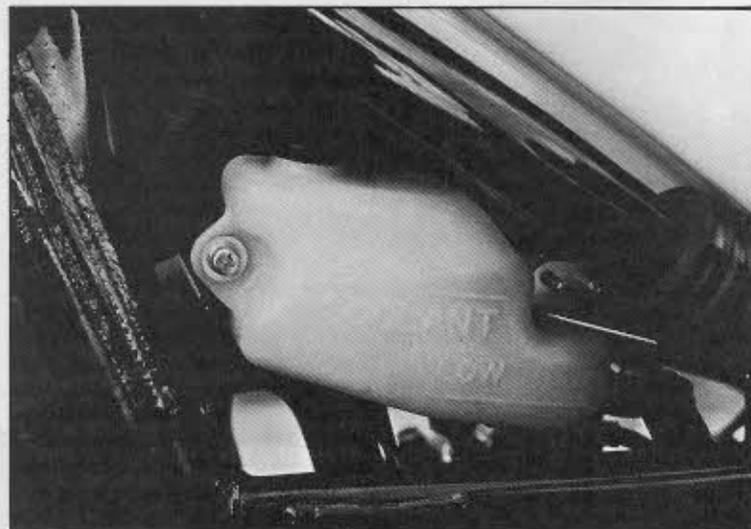
El 1 de julio de 1955 se funda Yamaha Motor, reemplazando

a Motorcycle Manufacturing Division, perteneciente a la gran compañía Nippon Gakki, primer fabricante japonés de instrumentos musicales.

El primer modelo de Yamaha fue el YA-1 nacido aquel mismo año en la factoría de Hamana.

El primer bicilíndrico sólo tuvo que esperar dos años en ver la luz, era el YD-1 de 250 c.c. y daba una potencia de 14,5 CV. a 6.000 vueltas, siendo este

## Velocidad máxima: 187 kms/h. "crono"



El rebosador del líquido de refrigeración se encuentra debajo del depósito en su costado izquierdo.

250 y 350 de aire, y en 1980 sucedieron las de refrigeración por líquido y con una clara inspiración en las competiciones. Su éxito comercial ha obligado a los demás constructores japoneses a replantearse la co-

## LA HISTORIA DE UNA MOTO NACIDA PARA CORRER

Para que tengáis una idea de la adoración que Yamaha siente por los motores bicilíndricos de dos tiempos, tendremos que retroceder hasta casi los albo-

modelo el que nos ha llegado hasta nuestros días convertido en la RD-350 LC, como veremos a continuación.

En 1958 el YD-1 recibe ya un chasis simple cuna con el motor formando parte integral del chasis, pasando a denominarse YD-2 y ser ya considerada en aquel entonces como moto deportiva, viéndose obligada Yamaha a fabricar una versión más deportiva que se denominó YDS-1, que por aquel entonces ya montaban freno delantero de doble leva y, quien lo diría, ¡ruedas y neumáticos de 16 pulgadas en ambas ruedas!

El YDS-1 de 1959 recibe ya chasis de doble cuna, dos carburadores, uno para cada cilindro, cambio de cinco velocidades, se pasa a las ruedas de 18 pulgadas y monta un completo tablero de instrumentos con velocímetro y cuentakilómetros total, además de un cuenta revoluciones, algo nunca visto en una máquina de serie. El motor desarrolla ya 20 CV. a 7.500 vueltas y la moto recibe el

nombre de "First Pure Sports Model" primer modelo puramente deportivo y que ahora recuerdo haber visto en los laterales del carenado de la moderna FZ-750 "Pure Sport".

En 1960 los fabricantes japoneses se lanzan a la competición de los Mundiales de Velocidad, decidiendo acabar con la supremacía de los fabricantes europeos. El primero es Honda que no consigue su propósito hasta 1961, le sigue Suzuki en 1962 consiguen entre ambos cuatro de los cinco títulos en liza. Mientras tanto Yamaha sólo compite en manos de privados con su modelo YDS-1 mejorado con elementos del departamento de prototipos de la factoría de Iwata.

En 1963, presionada Yamaha por el importador en USA, decide incorporar a la serie las mejoras efectuadas en las motos que corrían el Mundial de Velocidad y así poder correr las carreras americanas que sólo permitían competir a máquinas derivadas de la serie. Así nació la TD-1A 250, una moto que acaparó títulos norteamericanos y que en Europa causó sensación por sus prestaciones y estabilidad.

Al mismo tiempo también se fabricó el modelo YDT-1 con un estilo más turístico y más popular.

En 1964 se le adopta al bicilíndrico de dos tiempos la mezcla separada, para poder regular la emisión de humo de los escapes, pues el gobierno USA comienza a dictar normas contra la polución de estos motores.

Al mismo tiempo Yamaha se adjudica su primer título mundial de marcas al ganar Phil Read el Campeonato Mundial de Velocidad 1964 con la TD-1A 250 casi de serie.

En 1965 Yamaha vuelve a repetir título, esta vez con la TD-1 B, también en manos de Phil Read.

Un año después, las cadenas de producción de Yamaha dan a luz al modelo YS 350 R-1, el primer modelo de 350 c.c. de Yamaha. Este año no es afortunado para Yamaha en las competiciones y ven la quintuple victoria de Honda en las cinco categorías del Mundial.

Entre 1966 y 1967 los modelos se benefician de unos cilindros con cinco transfers, que dan como resultado en 1968 que Phil Read vuelva a inscribir su nombre en los anales del Mundial y dé un nuevo título a Yamaha con la TD-1 B ya muy modificada en 1968, tras dos años de dominio de Honda y sus motores de cuatro tiempos.

En 1969 Yamaha perdió el título

en manos de las Benelli cuatro cilindros de Carruthers (Campeón) y Pasolini que compitieron muy duramente contra Santiago Herrero y su Ossa 250.

A partir de 1970, mientras aún se fabrica la TD-2 250 y TR-1 350 con la incorporación de pequeñas mejoras, el Campeonato del Mundo iba a conocer una época de dominio de Yamaha gracias a la decisión de la F.I.M. de prohibir en 250 c.c. motores con más de dos cilindros y seis velocidades. Cinco títulos mundiales de marcas y cuatro de pilotos fueron el balance desde 1970 a 1974 en la categoría de los 250

maha deciden poner en 1975 en producción las RD-250 y RD-350, representando las siglas "RD", Race Development o sea desarrollada en las competiciones. En esta moto ya se adoptaba un freno delantero de disco, encendido electrónico, una nueva bomba de mezcla separada que regulaba la inyección de aceite a la tobera de admisión según las revoluciones a que giraba el motor. Este nuevo modelo sorprendió a todo el mundo, ya que se estaba en plena crisis energética y en Estados Unidos, las leyes antipolución del "tio Sam" eran cada vez más severas. Yamaha seguía enamorada de su

los RD de estos cinco años, fue la adopción de la amortiguación Monoshock o Cantilever para las motos de competición, al igual que la admisión regulada por láminas, conservando todavía estas motos un motor muy similar al empleado en la serie de ir por la calle, con el gran cambio del embrague en seco.

1980 se caracteriza por la aparición de las nuevas motos de carreras cliente TZ 250 y 350 que nada tienen que ver con las antiguas RD y la aparición en el mercado público de las nuevas RD 250 y 350, unas motos de calle directamente derivadas de las TZ de competición de los últimos años. Amortiguación posterior Cantilever, admisión por láminas, doble disco delantero, refrigeración líquida, chasis TZ de competición, seis marchas, 55 CV. a 9.500 revo-

ce honor a sus 59 CV. de potencia.

Y como todo modelo en su lógica evolución, ha sufrido nuevos cambios en 1985, nuevo basculante, mejor curva de utilización del motor gracias a un rediseñado sistema de Power Valve, sistema amortiguador Mono Cross revisado, un poco más de potencia 59,1 CV, guardabarros envolvente y puente de horquilla uniendo las dos barras que poseen sistema de hundimiento progresivo Variable Damper, y un largo etc. que pasamos a relatarlos a continuación.

## PARA CUANDO NADIE TE VIGILA

La Yamaha RD 350 LC poco tiene que ver con aquellas TZ de competición de 1975, se asemejan mucho más a las modernas TZ de principios de los ochenta que comenzaron desarrollando Saarinen, Cecotto, Ekerold y que aún dan triunfos a Yamaha. Es lo que iba pensando a las siete de la mañana de un domingo de primavera mientras me dirigía en solitario al parking donde me esperaba la RD-350 LC.

Me había levantado cautelosamente para no despertar a mi mujer que dormía plácidamente. Solía llevarla conmigo en todas las ocasiones que tenía, cuando ya había terminado las mediciones de prestaciones y ensayo de la moto, pero para esta ocasión prefería ir solo en la Yamaha RD-350 LC, pues Isabel a la que "me paso un poco" me machaca el hombro derecho y si continuo enroscando, la emprende con el riñón del mismo lado. Tremenda represión por vigilar los intereses familiares.

Aquella mañana de domingo nadie me vigilaría.

La puerta del parking se alzó muy lentamente, tenía prisa y hasta la ayudé un poco a subir y antes de que estuviera abierta del todo ya había pasado por debajo. Iluminada por la tenue luz de los fluorescentes estaba en el mismo lugar donde la había dejado el día anterior, atada a una columna con dos Pitones enlazados. No era ocasión de correr riesgos, ya que la RD-350 LC será una moto muy golosa para los amigos de lo ajeno y le saldrán "malos novios" en cantidad.

Fuera los anti-robos, desconectador en posición "ON", punto muerto, fuera el cierre de la dirección y contacto, y si el ruido ambiental lo permite se escuchan tres sonidos electrónicos al tomar posición la válvula de escape, YPVS para los

## Consumo en conducción deportiva: 10,3 litros/100 kms.

c.c. Pero ya al principio de los setenta los corredores privados competían con la 350 en esta categoría, lo que hizo interesarse a Yamaha en esta cilindrada.

Mientras tanto en Japón se producía un cambio en las cadenas de montaje, pues en 1972 nacen la TD-3 y la TR-3 de 250 y 350 c.c. respectivamente pero recibiendo numerosos cambios empleados en los modelos que competían en el Mundial. Se modifica la estructura de los cilindros de la 250 c.c. pasando de 56 x 50 m/m. a ser supercuadrados de 54 x 54 m/m. y 64 x 54 m/m. para la 350 c.c. cqtas que han permanecido invariables hasta nuestros días.

En 1972 las motos de Saarinen y Gould, pilotos más o menos ayudados por Yamaha reciben cilindros refrigerados por agua en sus TD-3 y TR-3.

En 1973 Yamaha participa en los mundiales con unas nuevas motos creadas para la competición con la denominación TZ 250 y 350, intentándose también la aventura de los 500 c.c. contra las motos del Conde Agusta dominadoras de la cilindrada superior. Pero la trágica muerte de Saarinen en Monza en un múltiple accidente en donde también perdió la vida Pasolini, hace que el esperanzador año que comenzó con la victoria de Saarinen en Daytona con la TZ-350, acabe con la retirada de Yamaha en señal de duelo, aunque Dieter Braun consigue el título de piloto y el de marcas para Yamaha en 250 c.c. y Lansivouri el subcampeonato y el título de marcas para Yamaha en 350 c.c.

Como fruto de la experiencia conseguida con las TD-3 y TR-3, los altos mandatos de Ya-



Bella estampa de la RD 350 LC de Yamaha.

convicción por los motores de dos tiempos mientras que los otros fabricantes los habían olvidado en favor de los motores de cuatro tiempos.

De 1975 a 1980 Yamaha fabrica sus motos de competición derivadas de las RD-350 y 250, como un gran argumento de ventas, con diversa suerte, tres campeonatos del mundo de marcas en 350 c.c., 1975-76 y 77, campeón mundial en el 75

luciones, etc. etc., una moto de competición para ir por la calle que haría soñar y volver a los motores de dos tiempos a muchos motoristas.

Esta moto ha seguido beneficiándose de los departamentos de competición de la fábrica de Iwata y el Power Valve que apareció en competición hacia 1979 en las motos de 500 c.c., se pasó a la serie a mediados de 1983 con la denominación YPVS con mando electrónico, beneficiándose este modelo de

**Precio venta al público: 599.000 ptas. matriculada.**

con Cecotto, en el 77 con Katayama con un engendro de tres cilindros elaborado por el importador Holandés y Ekerold en 1980, y dos títulos de marcas en 500 c.c. en 1974 y 75, uno de ellos en manos de Agostini. El cambio más destacado entre los modelos de carreras TZ y

una nueva suspensión Mono-Cross y unos carburadores Power Jet, además de equipar tres frenos de disco y distintas modificaciones apenas perceptibles a la vista y una gran remodelación de su vestimenta y silueta que la acercaba más a la moto de competición y que ha-



entendidos (Yamaha Power Valve System). Estas válvulas, una por cilindro con funcionamiento simultáneo, están mandadas por un servo-motor que recibe instrucciones de un microprocesador de datos, que evalúa el régimen de giro del motor y la abertura del puño, para hacer que el Power Valve cierre o abra la lumbrera de escape según se gire a pocas o muchas revoluciones, dando así elasticidad y bajos al motor. Si se cierra de nuevo el contacto y vuelve a darse, sólo se oirán dos silbidos en vez de tres. En el tablero de instrumentos se encenderá la luz roja del testigo de aceite, para apagarse



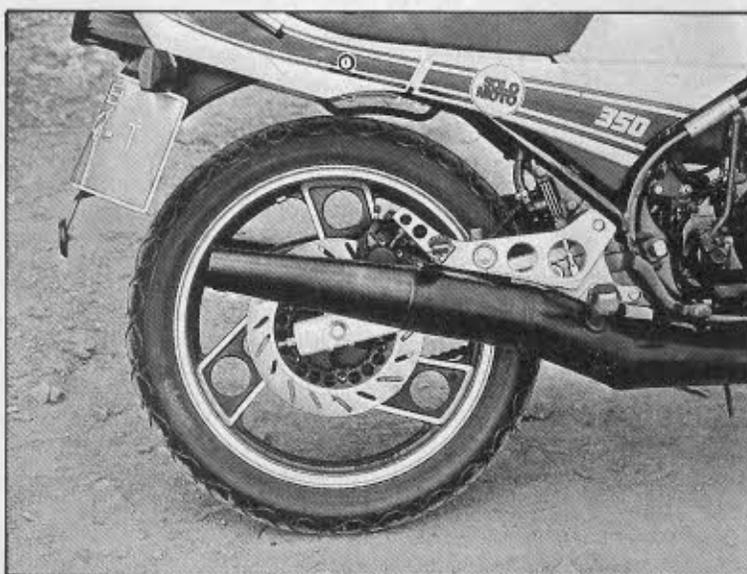
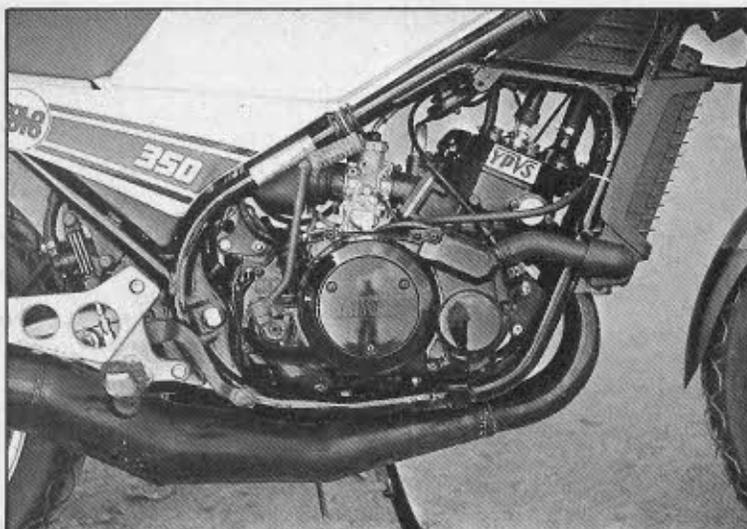
lentemente si el nivel del depósito de aceite para la mezcla es alto. Se tira del starter situado en el carburador de la izquierda, se saca la palanca de puesta en marcha y con una ligera patada al mismo tiempo que se da un poco de gas se tendrá el motor roncando con un sonido apagado y emitiendo por los escapes un poco de humo grisáceo. Dos o tres golpes de gas hasta 3.000 vueltas y el motor ya aguantará el ralenti sin el starter. En caliente no hace falta poner el starter y si lo queréis probar se puede arrancar el motor ¡¡bajando la palanca con la mano!!

Después de disfrazarse con el sotocasco, pañuelo, casco, guantes y abrocharse la indumentaria, el motor aún no habrá dado síntomas de calentamiento y la aguja de la esfera de temperatura del líquido refrigerante no se habrá movido de su sitio, el motor se muestra perezoso sube con dificultad de vueltas, dos manchadas a la maneta del embrague para "despertar" los discos de su sueño y primera. El motor se muestra remiso a dar potencia en frío y sube con dificultad la rampa del parking, no es conveniente tratar de subirlo más allá de las 4.500-5.000 vueltas en frío, el motor no suena bien, emite ruidos interiores y echa un poco de humo por los escapes; cuando ya llevemos recorridos menos de 1.000 metros la aguja de temperatura ya estará señalando la mitad de la esfera y el motor se encontrará a temperatura de buen uso y puede comenzar la diversión, las desiertas calles de Barcelona en la dominguera mañana invitan a ello.

Salida de un semáforo al estilo "dragster", primera insertada, semáforo en verde ¡¡salida!! Los casi 60 CV. del motor desbocados, 9.000 vueltas segunda, de nuevo 9.000 vueltas y tercera, una ojeada al velocímetro que nos marcará más de 120 kms/h., 9.000 otra vez, cuarta... apenas trece segundos que habréis tardado en leer el comienzo de este párrafo y ya habréis dejado atrás 400 metros de calles.

"Replay". Repetición de la jugada a cámara lenta, porque en cima de la RD-350 LC las cosas suceden muy deprisa.

Semáforo en rojo, parpadea el de los peatones, se pone rojo, se inserta primera y se eleva el régimen de giro del motor, semáforo en verde, se suelta el embrague poco a poco al mismo tiempo que se da más gas, la RD sale catapultada hacia delante, a 7.000 vueltas el manillar se vuelve loco lo que



quiere decir que el neumático no toca el suelo, 9.000 vueltas en la esfera central, cambio a segunda con la rueda en el aire, sin apenas cortar gas y sin usar el embrague, el neumático toca unos momentos en el suelo para volver a perder de nuevo contacto con el asfalto, de nuevo 9.000 vueltas, cambio a tercera y el neumático se apoya por fin sobre el suelo, tengo tiempo de echarme un poco hacia delante pues estaba casi sentado en el lugar del pasajero, de nuevo 9.000 vueltas y cuarta a más de 140 kms/h. una velocidad nada aconsejable para alcanzarla por ciudad y que así te hacen una "foto recuerdo" (FR o foto-radar) sólo te van a permitir conducir carros de polos para el resto de tus días, pero es que con la RD-350 a más de uno lo van a pillar, pues es casi imposible resistirse a hacer diabluras con ella.

Es facilísimo levantar la rueda delantera sin tocar para nada el embrague, por aceleración ya lo hace en las dos primeras marchas; pero si se desea levantarla a poca velocidad sólo se debe llegar hasta 6.000 vuel-

tas en primera cortar gas y darlo de nuevo a tope, la moto partirá como una exalación con la rueda delantera en el aire, pero ojo el pie derecho debe estar sobre la palanca del freno posterior para regular la levanta de la rueda o la mano izquierda con dos dedos sobre el embrague para que no os pongáis la moto por sombrero. Aviso porque es muy fácil darle la vuelta completa y la ciudad es un lugar muy peligroso para hacer diabluras por sus manchas de aceite o gasoil, pasos cebrá, adoquines, etc. etc. y más de uno puede acabar marcando con el cárter motor algún que otro maletero del automóvil.

## 60 "GREMLINS" DE LOS MALOS

El motor de la RD-350 LC '85 que SEMSA Yamaha importa para España, es un bicilíndrico transversal al sentido de la marcha ciclo dos tiempos, refrigerado por líquido, admisión regulada por láminas y sistema Power Valve en el escape. Su cilindrada es de 347 c.c. con

unas medidas de 64 x 54 m/m. de diámetro y carrera, capaces de proporcionar a 9.000 vueltas 59,1 CV. de potencia máxima y un par de 4,8 mkg a 8.500 vueltas, cuando el modelo anterior poseía la potencia a 9.300 y el par a 9.000 vueltas, esta dulcificación del motor para su uso por la calle se ha conseguido a través del nuevo sistema Power Valve, que ha sido completamente revisado y que ahora ofrece una más amplia gama de utilización.

Los 60 CV. de potencia de la RD-350 son caballos divertidos, la moto desde el primer momento te infunde una confianza total como si ya la hubieras conducido antes. Es todo ligereza, manejabilidad, obedece a la menor insinuación, frena muy bien y la posición de conducción no es extremadamente deportiva, todo en su lugar y cómodamente sentado uno se atreve a dominar el poco peso y los 60 "gremlins de los malos" que puede ofrecer el motor, y van a ser muy pocos los motoristas que van a respetar un buen rodaje del motor. La tentación de dar gas es irresistible.

Cuando salí de Yamaha la moto tenía muy pocos kilómetros, a los dos kilómetros ya había levantado tres o cuatro veces la rueda a la salida de los semáforos y a los tres kilómetros de porí finalizado el rodaje, estirando el motor más allá de las 9.000 vueltas, zona en donde la potencia se pierde bruscamente y por donde es inútil llevarlo. Y eso que yo mismo me considero un tranquilo rutero que sólo me gusta darle al mango de vez en cuando, pero la RD-350 LC es como una droga que te emborracha y cada vez le pides más. Repito que van a ser muy pocos los que respeten el rodaje de su RD-350 LC y los que lo hagan seguramente tendrán en sus venas sangre verde como los lagartos de "V".

Mientras sigo transitando ya más normalmente por las desiertas calles de la ciudad, recuerdo que yendo hacia el lugar donde hicimos la sesión de fotografías, por la autopista íbamos Santi Diaz y yo en la moto, cuando nos pasó una Yamaha XJ 900 '83. Instantáneamente reducí dos marchas y salí en su busca, unos kilómetros más tarde estaba a su rebufo a unos 190 kms/h. de marcador cuando Santi me hace señas de que ponga dos dedos en el embrague por si las moscas podíamos pasar al de la 900 con los dientes arrastrando por el suelo. Estoy acostumbrado a las motos de cuatro tiempos y no me había pasado

## La Yamaha RD 350 LC en cifras

Primero vamos a daros las buenas y luego las menos buenas para que al final hagáis una evaluación de ambas vosotros mismos.

La *velocidad máxima* cronometrada después de dos kilómetros de lanzamiento y en los dos sentidos, fue de 187 kms/h. aplinado (como un lagarto) encima del depósito, y 179 en posición erguida en plan turismo. La moto necesita al menos un carenado de faro para romper el flujo del viento si no se desea ir estirado sobre el depósito. Yamaha ha traído la RD sin ningún extra para no elevar el precio en la calle y ha otorgado licencia de fabricación a TCP para que fabrique dos tipos de carenados, el integral y un conjunto semicarenado de faro y quilla motor, que se servirán a un precio tan interesante como la moto y en sus colores originales.

**Aceleración.** Los 400 metros salida parada los hizo en 13,4 segundos y los 1.000 metros en 24,5 segundos, unas cifras muy cercanas a las conseguidas por las XJ-600 y que se podrían mejorar si la moto no tuviera tanta tendencia a levantar la rueda delantera con su correspondiente pérdida de tiempo.

**Frenada.** A 50 kms/h. se detuvo en 10 metros y a 100 kms/h. el 33 metros, las frenadas se alargan a causa del neumático posterior que se bloquea con facilidad alargando la distancia.

**El precio** es muy interesante y está francamente muy pulido por SEMSA Yamaha. 599.000 ptas. matriculada, llaves en mano en la calle y sin seguro.

Y las cifras malas o menos malas, pero que os compensará con creces la moto, es su *consumo elevado* al tratarse de un motor de dos tiempos y altas prestaciones. A 120 kms/h. mantenidos en autopista consumió 6,8 litros a los 100 kms. A 100 kms/h. descendió a 5,7 litros y a 150 kms/h. fue de 8,6 litros a los 100 kms. Por carretera y a un promedio de 100-120 y a veces un poco superior porque el motor si no lo vigilas pasa muy fácilmente de esa velocidad, se bebió 7,2 litros. En conducción deportiva subiendo el motor entre 7.000 y 9.000 vueltas dió un consumo de 10,3 litros y por ciudad de 9 litros justos. Consumo elevado pero a cambio altas prestaciones de mucha diversión. Aún no se ha inventado una moto de altas prestaciones que consuma poco.

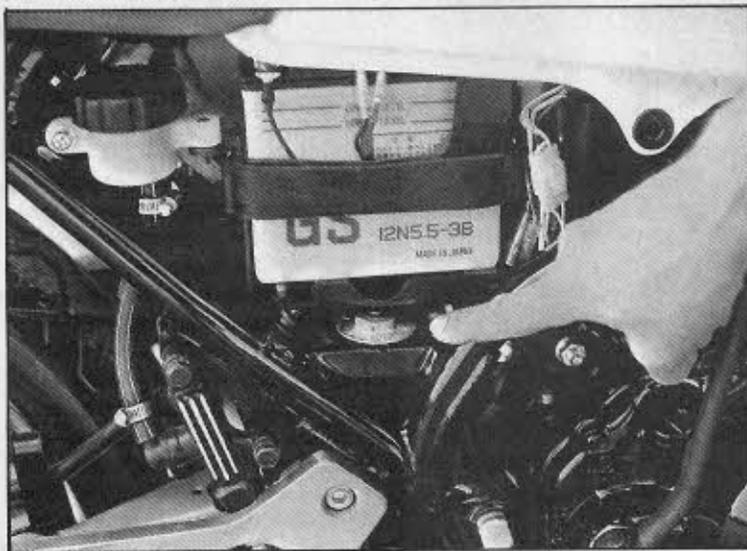
sa escribiendo el artículo para el Solo Moto Actual. Casi me atrevería a decir que si no gripó el motor en todas las ocasiones que tuvo durante el ensayo, es que es imposible hacerlo siempre y cuando se use un buen aceite de mezcla, a ser posible sintético. Para ello dispone de un recipiente con capacidad para 1,6 litros debajo del asiento, con un testigo que se enciende en el tablier sobre los 650-700 kms. para que lo vuelvas a llenar.

Con toda motocicleta se puede ir de dos formas, tranquilo y "a saco", con sus valoraciones intermedias. En la Yamaha RD es casi imposible ir tranquilo, pues acabas siempre buscando marchas más cortas y pidiendo caballaría al motor, y más si la carretera es verizada. Comienzas yendo en segunda y tercera, hilando fino y dejando que el motor baje hasta las 6.000 vueltas en las curvas y sin darte cuenta te encuentras agachado sobre el depósito, colgándote en líneas curvas, trazando por donde puedes, con la nariz en el cuadro de instrumentos y el motor entre 8 y 9.000 revoluciones.

Es el carácter de la RD, es una deportiva que acabas sucumbiendo a su estilo de conducción porque se presta a ello, uno se atreve a hacer locuras porque se siente parte íntegra de la moto, te da una confianza su ligereza y manejabilidad que te sientes dueño de la situación en cualquier momento. 9.000 vueltas en el marcador, se cambia a tercera, los metros que te separan de la próxima curva se funden en breves segundos, saltas sobre los frenos y reduces dos marchas para entrar en una curva cerrada,

buenos pero se agarran en seco, ya ves la salida de la curva, cuidado con el gas, el neumático parece que quiere irse hacia un lado, 9.000 vueltas cambio a segunda y la rueda en el aire al volver a dar gas, tope de vueltas y tercera a fondo para abordar una curva que parece a fondo, no se entra con demasiada convicción de que lo sea, la moto te acepta sin rechistar un cambio de trazada y un toque a los frenos y poner segunda con un leve chillido del neumático posterior, la próxima si que es de fondo, tercera, cuarta y a tumba abierta se toma la curva como quieras plegando suavemente o bruscamente, la moto con su excelente chasis al estilo TZ tomará la inclinación que desees sin el menor extraño y admitirá cualquier cambio de trazada que le impongas en cualquier tipo de curva, su comportamiento es muy noble y te hace sentir una seguridad rayana en la perfección. Todo está a la misma altura, las suspensiones con una horquilla tele-hidráulica asistida por aire a presión que posee un dispositivo en el interior de sus botellas que hace que le hundimiento en las frenadas sea progresivo y mucho más lento cuanto más bruscamente se frena, el sistema Mono-Cross posterior se mostró excelente previa regulación en cualquier tipo de asfalto, 3-4 e incluso puntos superiores para asfalto bueno y 1 y 2 para asfalto bacheado, aunque su amortiguador se mostró muy seco y algunas veces rebotó sobre mal piso.

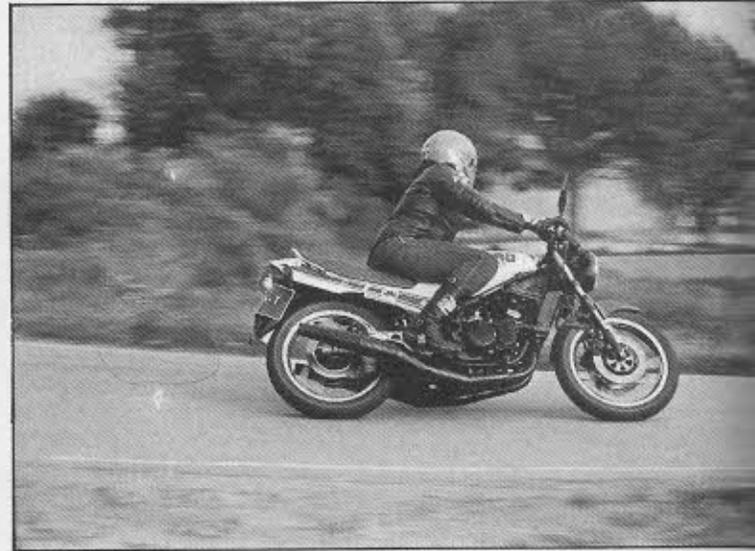
Los frenos son más que suficientes para detener la moto en cualquier situación, progresi-



Con una llave hexagonal se modifica el tarado de la suspensión posterior en seis posibles posiciones.

por la mente aquello. La moto con apenas 100 kms no clavó.

ni tampoco lo hizo en las pruebas de velocidad máxima y casi con 700 kms. en su motor y me acordé de lo que me dijo Santi, cuando ya estaba en ca-



aún estás inclinado y sigues sobre los frenos, los sueltas y tomas la máxima inclinación sin que nada toque el asfalto, los neumáticos no son demasiado

vos y eficaces al máximo, con una ligera tendencia a bloquear la rueda el posterior pero se puede dosificar al acostumbrarse.



La suspensión delantera posee el sistema Variable Damper, para hacer progresivo el hundimiento de la horquilla.

Al infundir al piloto tanta confianza y dominio sobre la moto, cada vez que se le va pidiendo más al motor al emborracharse con la música de competición que sale de sus escapes. Por debajo de 5.000 vueltas el motor es tranquilo y el Power Valve funciona en su posición 1, manteniendo la lumbrera de escape cerrada para disponer de bajos, a partir de 5.000 vueltas el Power Valve coloca la válvula de escape en posición semiabierto y aparece el primer tirón de potencia, cuando se llega a las 7.000 vueltas la válvula del Power Valve ya se encuentra totalmente abierta dejando la lumbrera de escape totalmente libre y el tirón se incrementa entrando en las 50 CV. y llegar a 9.000 vueltas donde se hallan los 59,1 CV. y tras pasar las 9.000 la potencia descende bruscamente por lo que no es necesario hacer llegar el motor a la zona roja de 10.000 vueltas. Es un motor que siempre te está pidiendo una marcha menos, le gusta rodar cerca de las 8.000 vueltas al mismo tiempo que cada vez notas que se puede ir más rápido a cada curva que dejas atrás, una sensación que pocas motos te dan y que es buena siempre cuando se mantenga la cabeza fría y sepas donde están los límites de la moto y los tuyos, cosa que con la RD es muy fácil llegar a ellos sin apenas darse cuenta y muchos de sus propietarios seguramente tarde o temprano, más bien temprano, van a "pillar" porque el estilo de conducción de la moto se presta a ello. Yo casi estuve a punto de irme por los suelos en dos ocasiones y después de un

rato de ir más o menos tranquilo, sin darme cuenta volvía a ir un poco pasado de nuevo.

## CASI COMO UNA DROGA

Una vez has probado el gusto de llevar el motor de la RD a altas vueltas, oído su petardeo de competición, saboreado sus inclinadas, es imposible resistirse a sus encantos.

Es una moto que va a fundir los esquemas a muchos motoristas que echan pestes de los motores de dos tiempos. Hice la prueba con varios amigos, un tranquilo ruterero poseedor de una Sanglas Y, un tranquilo padre de familia con BMW que dió una vuelta a su hija pequeña en la RD, un "abuelo" quemadillo con una FJ 1.100, un "cuatro tiempista" que posee una Laverde 1.200 y tres más catalogados como rutereros más bien rápidos. Todos ellos llegaron con la sonrisa de oreja a oreja, los ojos bien abiertos y varios con una gran excitación. Los comentarios fueron: ¡Papa se ha vuelto loco!, ¡Como tira el aparatito!, ¡Vaya avioneta!, etc. etc., el único que se salió por la tangente fue el "cuatro tiempista" tocando lo que él ya sabía su punto débil, el consumo. Pero al final reconoció ante la oposición de los demás que se había divertido como un mono.

Sí, su punto débil es su voraz consumo, pero te compensará con creces de tus escapadas domingueras a estripar y cada vez que pases a una mastodónica, superpotente y cara cuatro tiempos en una carretera revirada, te dirás para ti mismo: Ya falta menos para amortizar la RD-350 LC.

# Yamaha RD 350 LC.

## Ficha técnica

### MOTOR

*Tipo:* Bicilíndrico transversal al sentido de la marcha, ciclo dos tiempos, refrigerado por líquido. *Distribución:* Por transfers y regulada por láminas y Power Valve en el transfer de escape, sistema YPVS. *Cilindrada:* 347 c.c. *Diámetro x carrera:* 64 x 54 m/m. x 2. *Compresión:* 12 a 1. *Potencia máxima:* 59,1 CV. a 9.000 vueltas. *Par máximo:* 4,8 mkg. a 8.500 vueltas. *Zona roja:* 10.000 vueltas. *Velocidad lineal del pistón:* A régimen de potencia máxima es de 16,2 metros por segundo. *Carburadores:* Dos Mikuni a depresión VM SS/2 de 26 m/m. *Lubricación:* Separada mediante bomba Mikuni inyectora. *Puesta en marcha:* Por palanca.

### Parte eléctrica

*Batería:* 12 v. 5,5 Ah. *Encendido:* Eléctrico CDI. *Faro:* Redondo con bombilla halógena de 60/55 W. *Alternador:* 12 V. 190 W.

### Transmisiones

*Embrague:* Multidisco en baño de aceite. *Transmisión primaria:* Por engranajes helicoidales. *Caja de cambio:* De seis velocidades. *Relaciones de cambio:* 1ª.- 2,57%. 2ª.- 1,77%. 3ª.- 1,31%. 4ª.- 1,08%. 5ª.- 0,96% y 6ª.- 0,88%. *Transmisión secundaria:* Por cadena autolubricada.

### Parte ciclista

*Tipo:* Tubular doble cuna completa. *Basculante:* De acero en tubo de sección rectangular. *Angulo columna de dirección:* 26 grados. *Avance:* 96 m/m. *Suspensión delantera:* Horquilla tele-hidráulica asistida por aire y con sistema de hundimiento progresivo "Variable Damper". Con un diámetro de barras de 35 m/m. y un recorrido de 140 m/m. *Suspensión posterior:* Por monoamortiguador sistema Mono-Cross de Yamaha, con amortiguador regulable en seis posiciones de tensión de muelle, recorrido efectivo de 100 m/m. *Freno delantero:* Doble disco de 276 m/m. con pinzas de doble pistón opuesto. *Freno posterior:* Simple disco de 276 m/m. con pinza de doble pistón opuesto. *Llantas:* De aleación ligera de aluminio con tres brazos dobles, medidas 2,15 x 18 delante y 2,50 x 18 detrás. *Neumáticos:* Firmados por Yokohama en medidas 90/90 V 18 delante y 110/80 V 18 detrás.

### Dimensiones, pesos y capacidades

*Largo total:* 2.095 m/m. *Ancho:* 690 m/m. *Altura asiento:* 800 m/m. *Distancia entre ejes:* 1.385 m/m. *Distancia al suelo:* 165 m/m. *Peso en seco:* 148 kilos. *Peso en orden de marcha:* 171 kilos. *Distribución de pesos:* 47% eje delantero y 53% eje posterior. *Relación peso/potencia:* 2,50 kilos por CVB. *Depósito:* 20 litros. *Reserva:* 3 litros. *Depósito aceite mezcla:* 1,6 litros. *Circuito de refrigeración:* 1,5 litros.