

YAMAHA RD 500 LC

www.motosclasicas80.com

motos clásicas

info@motosclasicas80.com



Un ensayo de Dennis Noyes
Fotografía de Jaime Alguersuari
Con la colaboración de Motorrad Reisen & Sport

NUNCA GAS NUNCA JAMAS

Soñando con los ojos abiertos

www.motosclasicas80.com



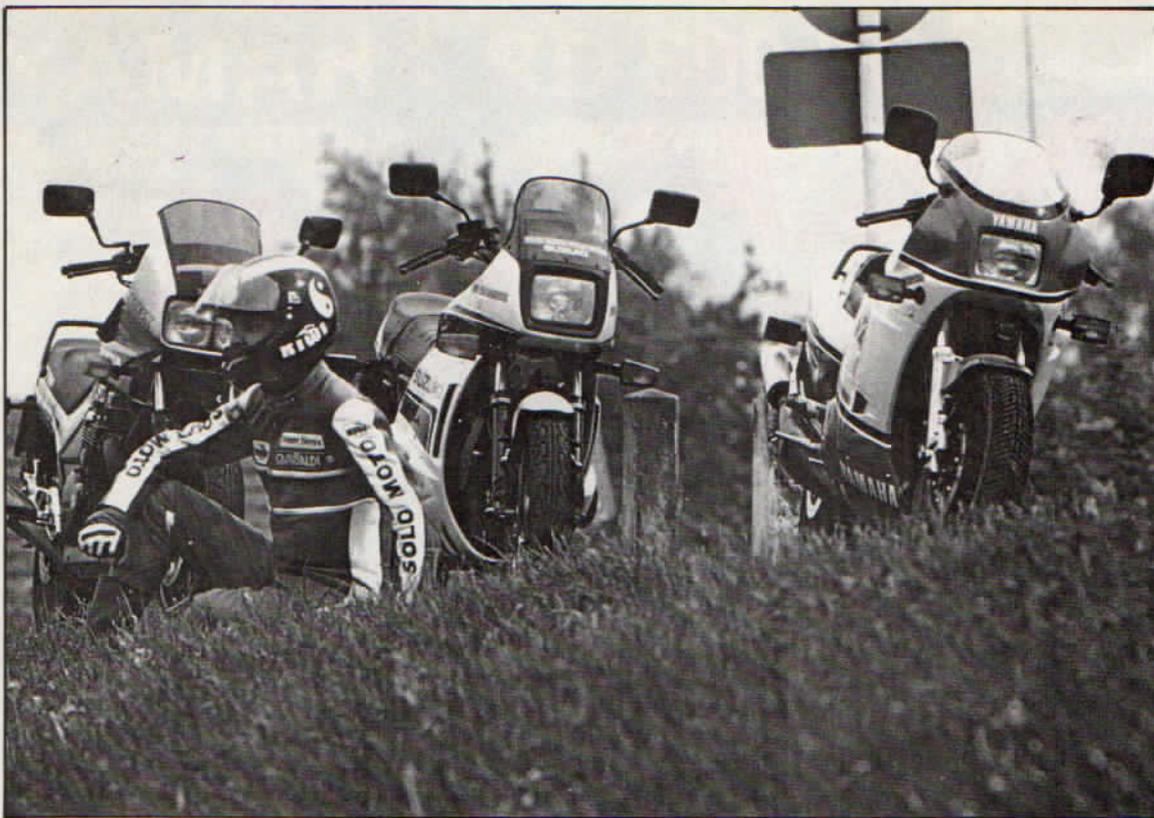
info@motosclasicas80.com

Cierra los ojos e imagínate a los mandos de la Yamaha 500 de Kenny Roberts... sexta a fondo por la recta del Jarama, un rugir de pura sangre; y ahora frenada fuerte para el final de recta. Frenos de fuerza increíble, pero de tacto impecable, vas reduciendo marchas, quinta, cuarta, tercera, y ya entras, todavía frenando, al final de recta, pasando el primer vértice, subiendo y ya dando gas para la salida, rueda trasera al borde de adherencia, y ¡se levanta delante! y llevas la rueda delantera al aire en un largo "caballito" hasta meter cuarta justo en la entrada de "la rápida". Y vas primero, destacado.

Eres el héroe de la película.

Sueños. Pero ahora Yamaha te ofrece la oportunidad de soñar con los ojos abiertos. No te ponen el circuito ni las tribunas llenas, pero sí te ponen una moto para convertirte en el héroe de "tú" película. La Yamaha RD 500 LC, una moto tan exótica, tan "de verdad", que la mera idea de fabricar una moto así parecía imposible cuando empezaron a correr los primeros rumores de una "Roberts Réplica" en el Japón. Pero con la comercialización de la RD 500 LC, Yamaha ha cumplido su misión imposible. Y por golpe de suerte Jaime y yo hemos podido probarla en Alemania.

Las tres motos que probamos en este Solo Moto "Treinta". Honda, Suzuki y Yamaha... sólo falta Kawasaki. ¿Para cuando en España?

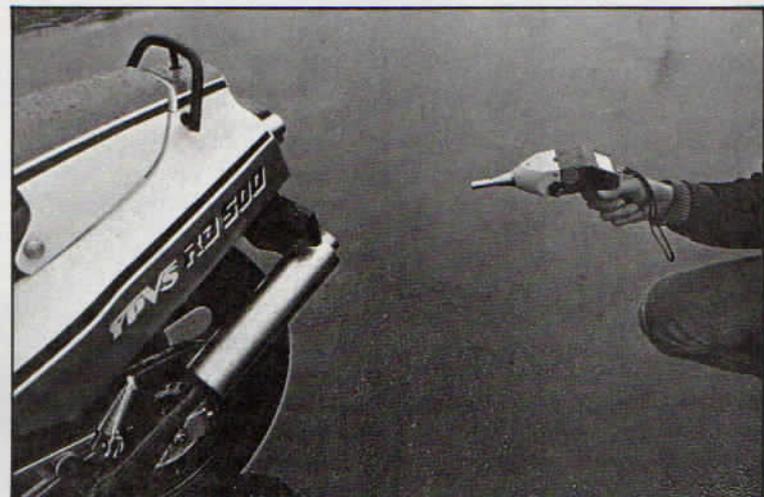


tiempos, Norton, Ducati o Aer-macchi. Pero después de un par de kilómetros a los mandos de la RD, tuve que reconocer que esta vez Yamaha había hecho un milagro... una dos tiempos con nervio, tirón, potencia, pero también con finura, suavidad y, si no bajos, a lo menos buena potencia a medio régimen. Y con un precio en Alemania de tan solo 11.300 DM (632.800 ptas.) contra el precio de casi 20.000 DM (1.200.000 ptas.) de la Honda VF 1000 R. La RD 500 LC promete ser la moto superdeportiva más asequible y, por eso, popular de Europa.

La moto es bellísima, compacta y excelentemente acabada, y a primera, y hasta a segunda vista, parece una moto de Gran Premio, como si alguien hubiese colocado en la 500 de Eddie Lawson unos intermitentes, piloto y faro.

Desde los mandos, la sensación es de haberte subido en

gen), y como piloto de una Aer-macchi 350 de 4-T, pasé varios años luchando siempre en vano contra las Yamaha 350 de



aire, igual que cuando empecé en España hace 13 años con mi Ducati 24 Horas contra las Montesa, Ossa y TSS de hombres como el malogrado Jorge Navarrete, Ricardo Tormo, Paco Calafat, Miguel Angel Cortés, Ivan del Alcázar, etc. Y entre mis amigos de entonces, me acuerdo de dos que me preguntaron muy seriamente por qué no compraba yo una TSS; pero les dije tanto a Jaime Alguersuari como a Andres Perez Rubio... "Nunca, ¡jamás!". Como si me hubiesen propuesto una gran traición. Cada loco con su tema, y el mío ha sido motos de cuatro

97 decibelios, rozando ya los límites, pero todavía "legal".

una 500 del Mundial, pero con un tablero de moto de turismo. La puesta en marcha es por patada, algo que me gusta mucho en una moto realmente deportiva, como la Ducati Hailwood Réplica, por ejemplo. Pero con una gran diferencia. Con la roja y verde Ducati tienes que haber comido bien y tienes que dar una patada a muerte para escuchar el bramar de los escapes Conti. Con la Yamaha no tienes que levantarte sobre la palanca y bajar el pie con toda la fuerza que tie-

"Tenemos una pequeña sorpresa para ti", me dijo Knut Briel, de *Motorrad Reisen & Sport*. Yo había llegado a Alemania para probar una serie de japonesas que a punto están de entrar en el mercado español, pero tuve que alterar el programa de pruebas cuando me enseñaron la "pequeña sorpresa", una Yamaha RD 500 LC, la única en Alemania y una de la media docena que en estos momentos están en Europa. Y más importante todavía, ésta Yamaha era una moto rodada, carburada y para probar de verdad.

Hace dos años John Nutting, entonces redactor-jefe de *Which Bike?* de Londres, llegó a saber de la existencia de la RD 500 LC prototipo durante un viaje al Japón, pero en vez de publicar meros rumores, John hizo algo más espectacular. En el laboratorio de fotos de *Which Bike?* utilizaron una maqueta a escala Protar de la Yamaha de Kenny Roberts para hacer una pequeña RD 500 LC de calle y sacaron un fotomontaje que engañó a más de uno. Según John, era una foto espía de la moto durante pruebas exclusivas en el Japón.

Para Yamaha la broma no tenía gracia, porque los detalles eran ciertos... una dos tiempos en V a 50 grados, con admisión por láminas y válvulas de escape, seis marchas y una velocidad

máxima al orden de los 230 km/h. Yamaha negó rotundamente la existencia de tal proyecto, y *Which Bike?* reconoció que se trataba de fotos de una maqueta Protar. Pero la idea de una "Roberts Réplica" no parecía tan descabellada puesto que la última versión de la RD 350 LC ya estaba en pruebas de fábrica con importantes mejoras y una gama de potencia más plana y gobernable gracias a la utilización de válvulas de escape.

Pero, ¿se atrevería Yamaha a ir en contra de la corriente lanzando una dos tiempos deportiva de 500 cc. en plena época de cuatro tiempos de gran cilindrada?

Ninguna otra fábrica se hubiera atrevido, pero Yamaha sí; y hay que reconocer que la marca del diapasón, con esta creación soberbia, me ha obligado a decir que ya no odio a las dos tiempos. Toda la vida, tal vez porque estuve corriendo unos diez años en Inglaterra durante los últimos años de la industria británica, he tenido una aversión al ruido, olor y concepto técnico del motor de dos tiempos. En Inglaterra me enseñaron a referirme a los motores de dos tiempos siempre como "bloody two strokes" (algo como "malditas dos tiempos", ya que "bloody", sangrante, es una ligera blasfemia británica al referirse a la sangre de la Vir-

nes. La RD se pone en marcha con una patada suave y lenta, y el rugir de los cuatro tubos de escape es agudo y bello, de carreras... apenas dentro de las normas de la sonoridad, pero desde luego un sonido que te hace latir el corazón.

Allí estás sentado en el sitio de Kenny Roberts; semimanillares, reposapiés altos y retrasados, un enorme depósito blanco y rojo, y cuando das gas, la moto acelera con un rugir de... ¡de Yamaha! Te agachas sobre el ancho depósito, y con cada cambio de marcha en las marchas cortas sientes como la rueda delantera apenas toca el suelo.

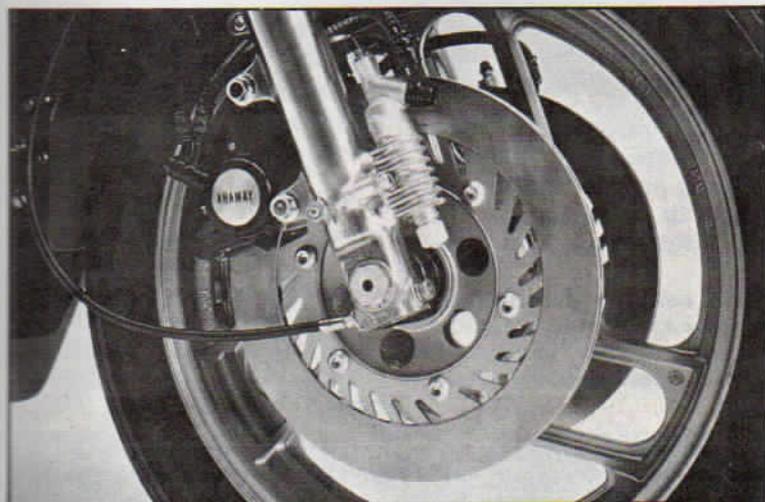
película de Gran Premio que estoy haciendo. Tengo Spencer a rueda... cuarta, 10.000 r.p.m. un cambio de rasante, y la moto va ligera delante y coge un breve shimmy a 200 km/h., pero no hay que cortar, ésta es una moto de carreras, reacciones de moto de carreras, y da la confianza de una moto de carreras. Ya en sexta, la carretera de dos carriles ya no parece tan ancha ni tan estrecha como a primera vista. Veo curvas donde antes todo parecía recta... pero quiero llegar a tope de vueltas en sexta, y la Yamaha sigue acelerando. La potencia máxima de 88 CV viene a las 9.500 r.p.m., y

cambiando a sexta a 10.000 r.p.m. sin embrague y apenas sin cortar, el motor solo pierde unas 800 r.p.m. Y a 9.200 r.p.m., 700 vueltas más allá del régimen de par máximo (6,8 mkp a 8.500 r.p.m.) la aceleración sigue siendo fuerte, hasta las 10.000 r.p.m. Me levanto para sentir de golpe la fuerza del viento a unos 235 km/h. de reloj que en realidad son 223 km/h. reales, y aún al máximo de vueltas en sexta los frenos son tan potentes que diría que la deceleración de la Yamaha es aún más excitante que su aceleración.

Me pongo ahora en el puesto del lector y pregunto, "Pero ¿para que sirve una moto así?. ¿Se puede hacer turismo con ella? ¿Se puede ir por la calle con ella?" Y sobre todo, "¿cuanto consume?" Bueno, me es difícil imaginar esta moto equipada con un jue-

go de maletas Krauser, con pasajero y con bolsa en el depósito, pero como moto para todos los días, hasta para dentro de la ciudad, es fácil de llevar, hasta dócil... siempre que tengas cuidado cuando das gas encima de 7.500 r.p.m.

Si echamos una ojeada a los resultados de la Yamaha RD 500 LC en banco de pruebas, veremos que hasta 7.000 r.p.m. la moto se comporta como una civilizada moto de turismo, pero entre 7.000 r.p.m. y 8.000 r.p.m. hay un aumento del orden de 21 CV, un aumento en potencia de casi 40 CV. Cuando llegas a 7.000 r.p.m. es importante tener las ideas muy claras sobre donde quieres ir. En agua, el día siguiente, encontré que a 7.000 r.p.m. en marchas cortas y medias, la moto se cruzaba enseguida. Aquí las cifras de la prueba en banco:



Y cuando vienen las curvas, encuentras que esta Yamaha es simplemente lo más ágil imaginable... menos de 200 kgs en seco y nada más que 1.380 cm. entre ejes. Frenos tan buenos que te costará creer que puedes apurar tanto las frenadas. Y con un sistema anti-dive que funciona, conservando geometría en frenadas para curvas rápidas, evitando que la horquilla llegue a tope en las frenadas más brutales... ¡aún cuando la rueda trasera está en el aire!

Una locura. Una larga recta después de un ángulo de segunda marcha (ya estoy en las afueras de Colonia, un día soleado de primavera) y no hay tráfico a la vista. Cambiando sin embrague sobre 10.000 r.p.m., la rueda delantera se levanta en tercera y la llevo así unos 50 metros... y ¡que rugir! Es el sonido que acompaña la

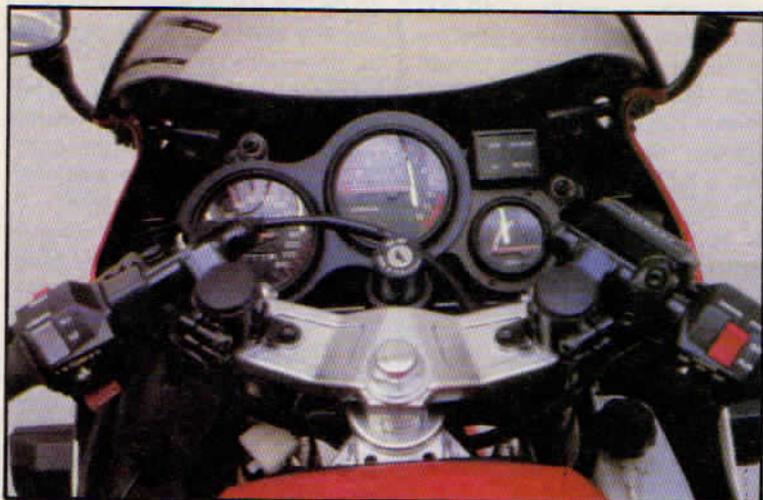
La suspensión delantera está equipada con un eficaz sistema anti-dive.

Chasis en acero de sección rectangular, inspirado en el bastidor de la Yamaha de Gran Premio, y con cierto parecido al concepto de la Kobas 83.

Pruebas en Banco (Motorrad Reisen & Sport)

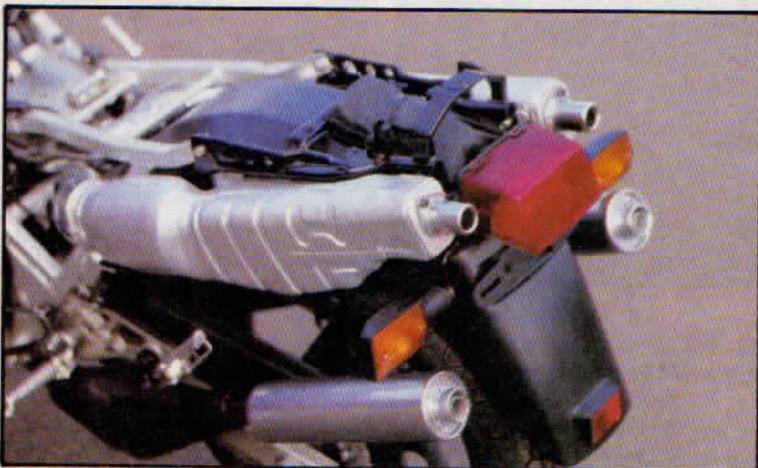
| régimen | potencia |
|---------------|-------------------------|
| 3.000 r.p.m. | no responde limpiamente |
| 3.500 r.p.m. | no responde limpiamente |
| 4.000 r.p.m. | 20 CV |
| 5.000 r.p.m. | 27 CV |
| 6.000 r.p.m. | 38 CV |
| 7.000 r.p.m. | 54 CV |
| 8.000 r.p.m. | 75 CV |
| 9.000 r.p.m. | 85 CV |
| 9.500 r.p.m. | 88 CV |
| 10.000 r.p.m. | 85 CV |





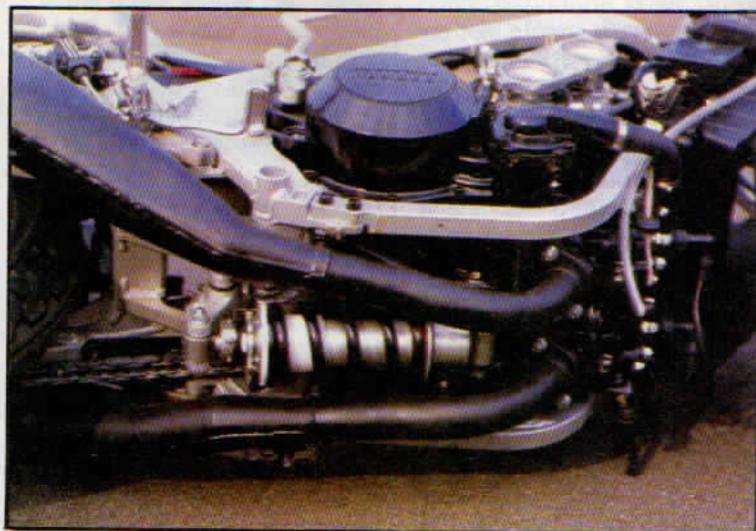
Tablero civilizado, mandos y conmutadores excelentes... como si fuera una moto de calle. Es lo que es, aunque en principio cuesta creerlo.

"production" ganada por Yamaha delante de motos como la Kawasaki Ninja, Yamaha FJ 1.100 y Honda VF 1000 R (cir-



El consumo tampoco es horroroso, incluso diría que el consumo es normal para una deportiva de altas prestaciones. En Sudáfrica, en una carrera de

Cuatro tubos de escape, bellísimos, que aparecen en la parte trasera del colín, con rugir de Gran Premio, aunque discretos en decibelios.



Detalle del monoamortiguador horizontal montado debajo del motor.

cuito muy sinuoso), la RD ganadora era de las motos que menos consumía. En nuestra prueba, y con conducción mixta, el promedio era de 7,5 litros a los 100, pero esto incluía algunas horas de conducción deportiva en montaña.

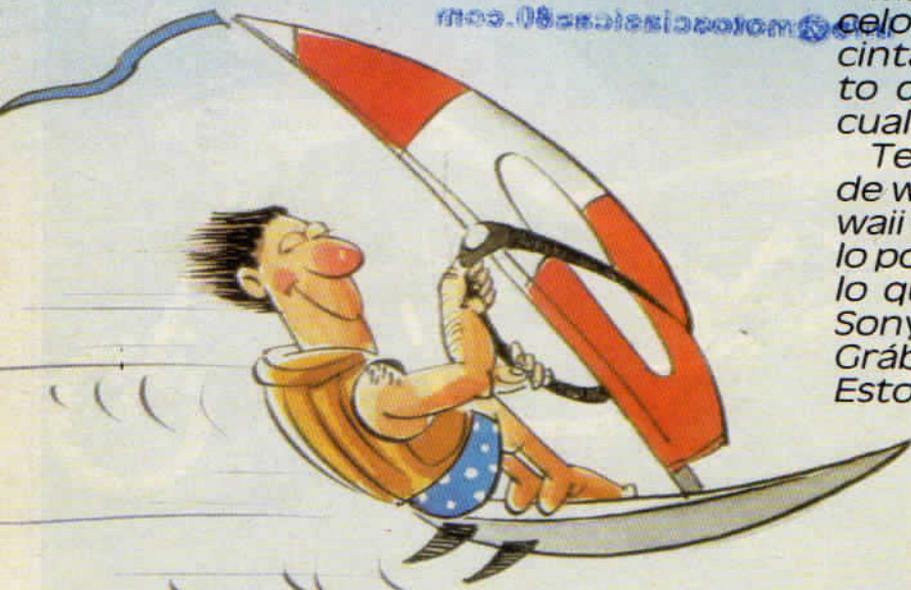
GRABATELO BIEN

Ahora tienes la oportunidad de conseguir una tabla de windsurf y un viaje al mismísimo Hawaii sólo por comprar cintas Sony.

Mándanos el envoltorio de celofán de cualquiera de tus cintas Sony, junto con el folleto que puedes encontrar en cualquier tienda Sony.

Tenemos unas tablas y velas de windsurf y unos viajes a Hawaii que deberían ser tuyos, sólo por demostrarnos que sabes lo que ves y oyes, con cintas Sony.

Grábatelo bien. Esto puede ser Hawaii.



Cintas
SONY

www.motosclasicas80.com


motos clasicas
80

Info@motosclasicas80.com



Jaime, que ha probado la 500 de Marc Fontan, bajó de ella admirado. Es que Yamaha ha logrado dar a una moto de calle el tacto, el rugir (sin los decibelios) y el sabor de una moto de Gran Premio, sin hacer de ella un monstruo peligroso e inconducible.

Si Yamaha-Semsa se decide hacer disponible algunas unidades de la Yamaha RD 500 LC para algunos equipos selectos de la Fórmula-1 siluetas, nosotros de las "motos gordas" tendremos muchos problemas con ellas, especialmente en circuitos como Lugo y Albacete... aunque sobre el asfalto resbaladizo del circuito urbano de Albacete, habría que llevar la RD con manos muy, pero muy dulces.

Pero así nos caemos en la trampa de considerar a la RD como si fuera una carreras clientes. No lo es. Sus 88 CV y 223 km/h. no son prestaciones "brillantes". Hay motos de hasta casi 40 CV más, motos capaces de casi 40 km/h. más, pero con el handicap de unos 50 kilogramos más en orden de marcha. Una Yamaha FJ 1.100, una Kawasaki Ninja o

Caballos domesticados.

una Honda VF 1000 R dejarán atrás a la RD en línea recta, y tampoco son difíciles de llevar en curvas, pero en cambios de trayectoria, en frenadas, en secuencias de curvas enlazadas, el piloto de una RD no perderá la sonrisa que lleva dentro del integral, mientras los pilotos de las superbikes de 120/125 CV van a llevar siempre caras de circunstancias... ¡si no de susto! Y esto es lo bello de la Yamaha. Te deja dominarla, siempre que te acuerdes de la patada que te espera entre 7.000 r.p.m. y 9.500 r.p.m.

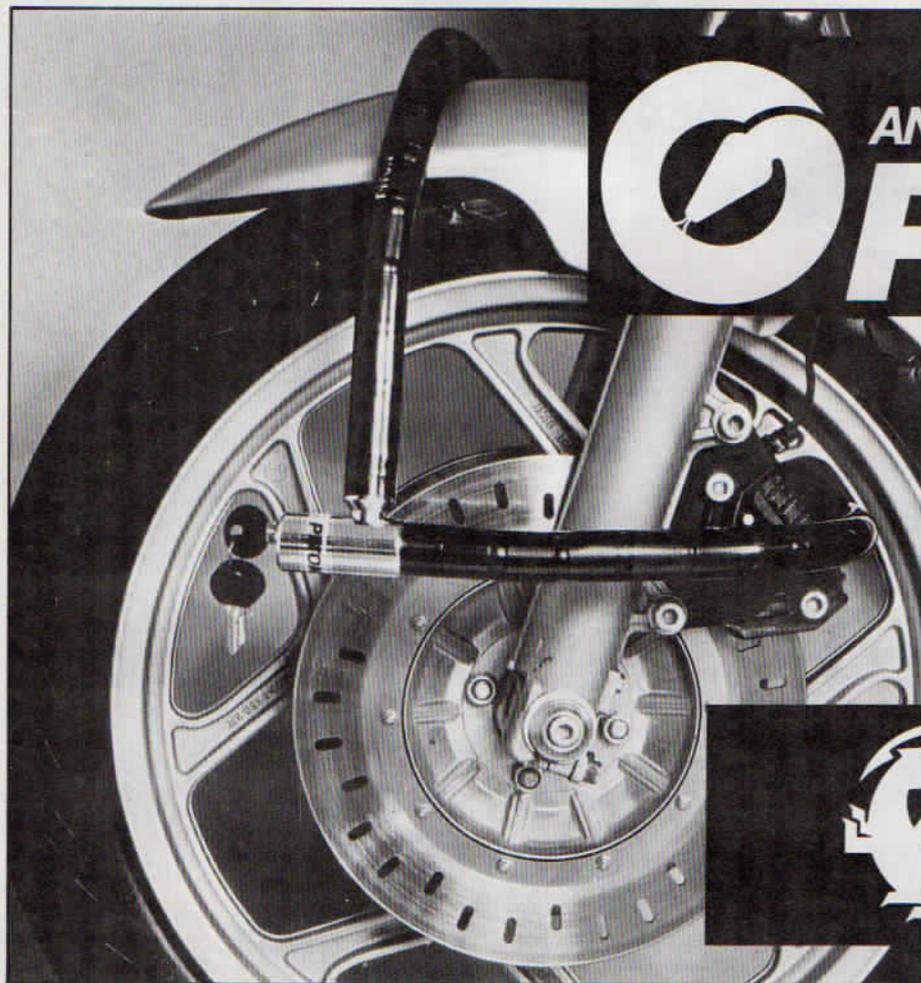
Una moto que en un principio parecía, sobre el papel, como una locura... unos 500 cc. de dos tiempos y 90 CV, suelta por las calles... llega a ser en el fondo tal vez la más segura y fácil de llevar deprisa en montaña de la nueva generación de superbikes del Japón.

Yo seguiré toda la vida con mis cuatro tiempos, por razones de gustos personales, hábitos, experiencia... pero después de probar la Yamaha RD 500 LC jamás volveré a decir "bloody two-stroke".



Parecen fotos de una moto de competición. Aquí en la serie,

tenemos las soluciones técnicas de las Yamaha de Ro-



ANTIRROBO PARA MOTOS

PITON



PRODUCTOS DE SEGURIDAD

DUCH

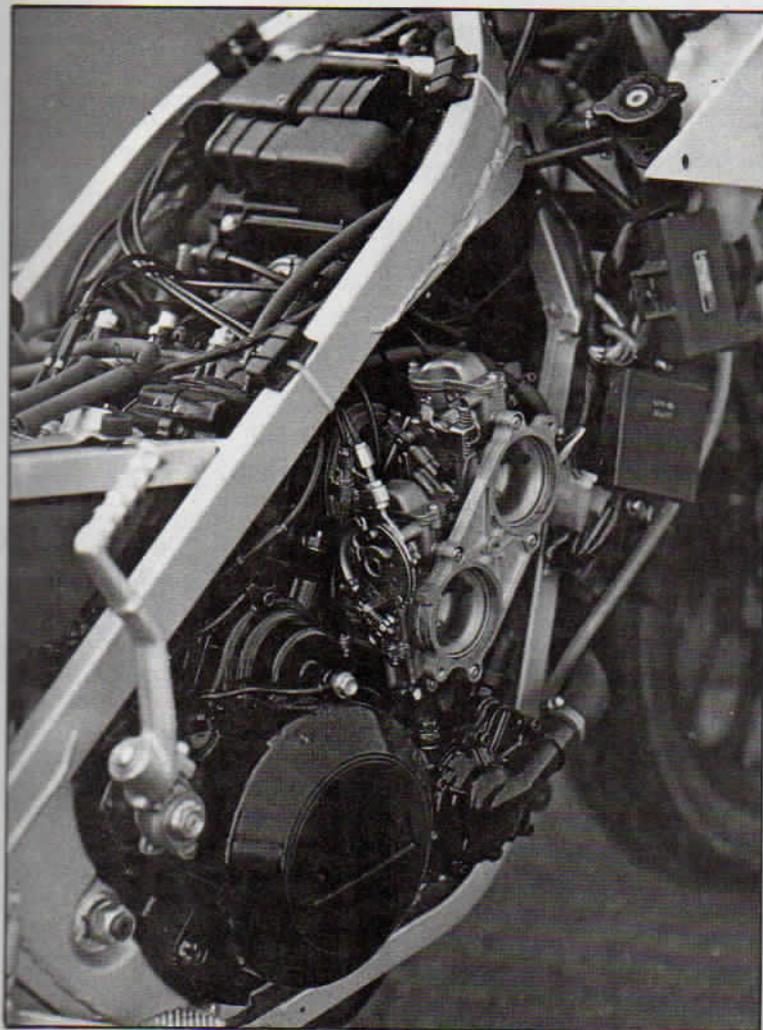


No tiene válvulas rotativas, sino admisión clásica y láminas con los Mikuni de 26 mm. montados al lado de los cilindros. Los carburadores de los cilindros inferiores entregan su mezcla directa a los cárteres, mientras los de arriba dan el "caldo" directamente a los cilindros.

la rotativa en la época de Read e Ivy siguen fieles a la admisión clásica) pero con válvulas de escape accionadas mecánicamente. Cilindros en V a 50 grados y refrigeración por agua. La caja de cambios es de relación semi-cerrada, especialmente las últimas dos marchas. La primera es larga, hasta 90 km/h. y esto te obliga a hacer trabajar el embrague para salir bien, perjudicando también la "comercialmente importante" cifra de aceleración sobre los 400 metros.

El bastidor de sección rectangular en acero está claramente inspirado en el bastidor Yamaha de Gran Premio y con cierto parecido al concepto de las Kobas en "U" de 1983. La suspensión trasera también viene en teoría de la moto de Gran Premio, un sistema progresivo con amortiguador montado debajo del motor... un buen sitio

berts... admisión por láminas (Yamaha, pioneros de la válvu-



para no perjudicar el centro de gravedad y también para que el amortiguador esté expuesto al aire.

Me sorprende un poco la rueda de 18 detrás, considerando que Yamaha ya tiene rueda trasera de 16 en la FJ 1.100, pero lo que está claro es que Yamaha ha acertado. La reducida distancia entre ejes, rueda de 16 delante, geometría "rápida" y bajo centro de gravedad, hacen de la RD 500 LC la moto de calle más divertida que nunca he llevado en montaña.

Gracias a Yamaha, primero con las excelentes RD 350 LC y ahora por la fantástica RD 500 LC, la moto de dos tiempos, una especie en peligro y a punto de desaparecer de las calles, ya vuelve, y parece que tiene futuro aún en nuestros tiempos de combustible caro y legislación anti-contaminación. Debido al éxito de las RD 350 LC, las otras marcas japonesas han vuelto a trabajar en serio en las dos tiempos deportivas de calle, y ya hay una selección de 250 c.c. de dos tiempos realmente increíble; y mientras Yamaha ya está comercializando la RD 500 LC, sabemos que Suzuki está trabajando con la Gama 500 basada en la gran

Campeona del Mundo de época de Sheene, Luchini, Uncini, mientras hay rumor de una V-3 Spencer Réplica. Pero si las otras marcas ven al motor de dos tiempos porque Yamaha ha seguido siempre fiel a sus principios con esta increíble RD 500 Yamaha ha hecho el imposible... han hecho una dos tiempos deportiva civilizada, medio régimen, con tirón fuerte (sin ser tirón brutal), y consumo aceptable, pero sin haber agotado excesivamente la verdadera esencia de la dos tiempos deportiva. Y si no he entrado en más detalles es porque por el momento Yamaha Semsá no tiene intención de comercializar la RD 500 LC en España. Una lástima...

Prestaciones

Velocidad máxima: 223 km/h.
400 metros salida parada: 12,1 seg
Consumo medio de prueba: 7,5 litros/100 km.
Escalonamiento de cambio (a 10.000 r.p.m.)

- 1ª 89 km/h.
- 2ª 123 km/h.
- 3ª 158 km/h.
- 4ª 162 km/h.
- 5ª 203 km/h.
- 6ª 223 km/h.

www.motosclasicas80.com

Ficha Técnica

Info@motosclasicas80.com
Yamaha RD 500 LC

Motor: Tetracilíndrico en V a 50 grados, dos tiempos, refrigeración por agua. Los cilindros inferiores respiran a través de láminas directas al cárter, los cilindros superiores a través de láminas directas al cilindro. Válvulas de escape.

Diámetro x carrera: 56,4 x 50 mm.

Cubicaje: 499 c.c.

Relación de compresión: 6,6: 1

Carburadores: cuatro Mikuni de 26 mm.

Embrague: Multi-disco en baño de aceite.

Número de relaciones: Seis

Arranque: Por pedal.

Chasis: Doble cuna rectangular, desmontable en la parte trasera.

Suspensiones: Horquilla telescópica con anti-dive hidráulico. Detrás, monoamortiguador horizontal colocado debajo del motor. Acción progresiva, con reglaje de muelle e hidráulico. Recorrido horquilla: 140 mm., amortiguador: 120 mm.

Frenos: Dos discos delanteros de 270 mm., uno detrás de 230 mm.

Ruedas y neumáticos: Delante 120/80 x 16, detrás 130/80 x 18. (Probada la moto con dos juegos de neumáticos, Michelin y Metzeler).

Largo total: 2.070 mm.

Entre ejes: 1.380 mm.

Peso en seco: 197 kg.

Peso en orden de marcha: 213 kg.

Capacidad de depósito: 24 litros.