



**Yamaha RD 80 LC**

toma de contacto

# Ha nacido otra estrella

Hija pequeña de una excitante familia, la Yamaha RD 80 LC es fiel réplica de la 350 LC, una máquina mítica y explosiva que se ha convertido en meta para los aficionados ansiosos de emociones.

**Y**AMAHA ha ido más allá de esta simple acepción de la virtud, sabiendo que al captar clientes entre los más jóvenes con buenos productos, conseguirá «fieles» seguidores en toda una generación de consumidores.

Con una estética muy cuidada y agresiva, la RD causará furor entre la juventud. En nuestra pequeña toma de contacto no ha pasado desapercibida. Paseantes y conductores, hombres, mujeres y niños, han vuelto la cabeza para contemplar al pequeño proyectil blanco y rojo.

El silencio mecánico y de escape es extraordinario, contribuyendo a eliminar la imagen del «macarra» estri-

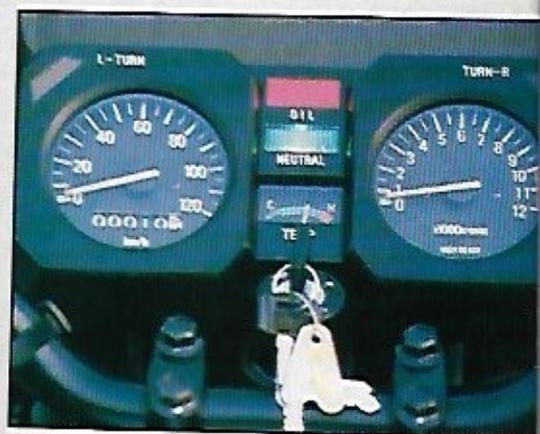
[www.motosclasicas80.com](http://www.motosclasicas80.com)

  
motos clasicas  
80

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



El cuadro de instrumentos es muy completo, incluyendo un termómetro para la temperatura del líquido refrigerante. La frenada es óptima, en su punto justo de contundencia y progresividad.



La estética es uno de los puntos más logrados de la moto. Se ofrecen dos colores, el representado y una combinación de negro y rojo, muy atractiva también. Nótese las pequeñas dimensiones del grupo motriz.



pador subido en un infernal ruido. Con la RD podemos abrir gas a fondo sin que nadie vuelva la cabeza.

## Herencia gloriosa

Las siglas RD pintadas sobre el depósito huelen a ricino y competición pura. Aunque esta ligera 80 no está «desarrollada en las carreras» incorpora las últimas soluciones técnicas, al igual que sus hermanos mayores.

El grupo propulsor es monocilíndrico con refrigeración por agua para mantener constante el rendimiento y ofrecer un gran silencio mecánico. El radiador está colocado en la parte frontal y en su parte izquierda se ha dispuesto el vaso de expansión del refrigerante, todo ello muy bien resuelto y oculto por un embellecedor.

El carburador es un Mikuni de 18 mm. de difusor que alimenta el cilindro a través de láminas y con el inevitable sistema YEIS. «El sistema de inducción de energía» consiste en un recipiente que «almacena» mezcla entre carburador y cilindro, en un intento de mejorar la potencia y suavidad a bajo régimen. Un escape bien resuelto y de generoso volumen permite un buen rendimiento del motor con una rumorosidad mínima.

Para mayor limpieza y facilidad de manejo, se utiliza un sistema de engrase con depósito de aceite separado. La sencillez de mantenimiento también se ha tenido en cuenta incorporando un encendido C.D.I. electrónico que asegura además un arranque eficaz en cualquier circunstancia.

El embrague de discos múltiples en baño de aceite y con tren primario de engranajes helicoidales se encargan de transmitir la potencia hasta un cambio de seis velocidades. La primera marcha es muy corta, para permitir arranques urbanos con dos plazas, en tan-

info@motosclasicas80.com

## RD-80 LC

### La otra alternativa Samsa-Yamaha

Las cosas bien hechas buen final tienen. Samsa Yamaha inició su andadura comercial con buenos principios y en el poco tiempo que lleva establecida esta empresa ha conseguido unos éxitos comerciales que ni el más avezado economista se hubiese atrevido a imaginar tal como se encuentra el mercado español de la motocicleta. Hoy día Samsa-Yamaha cubre una buena parte del mercado español de las dos ruedas, una parte muy importante diría yo si nos atenemos al volumen total de pesetas.

Samsa importa motocicletas completas, otras desmontadas y un tercer grupo que se fabrican en buena medida en nuestro país con un tanto por ciento muy elevado de componentes españoles.

La primera motocicleta que Samsa-Yamaha sacó al mercado del tercer grupo fue la DF80. Samsa apostó por ella, por la moto mixta, y son muchas las unidades que ruedan por nuestro país, además de las muchas que se han exportado. Pero el mercado español quería otra cosa, otra moto, y esa moto también la tenía Yamaha-Japón en su catálogo: la RD-80 LC.

Así que con la llegada del otoño, preparando el camino para la temporada 1986, Samsa-Yamaha importa esta moto, actualmente cien por cien japonesa, iniciándose a partir de este momento un proceso de nacionalización de componentes que llegará a ser del sesenta por ciento a partir del próximo año, estando previstas unas ventas anuales de 1.500/2.000 unidades. El precio actual hasta la entrada en el Mercado Común Europeo es de 259.000 pesetas, dos mil más que su competidora en este segmento de la moto de 75 cc., de la moto de los 16 años, la Honda 75-MBX.

J.H.

to que la sexta permite una velocidad punta que debe superar los 110 kilómetros por hora.

El bastidor es un doble cuna ejecutado en tubo de acero al cromomolibdeno, con basculante cantilever del mismo material. El amortiguador trasero es del tipo De-Carbón y permite un reglaje de la precarga del muelle en cinco posiciones.

La suspensión delantera se confía a una horquilla telescópica con barras de 30 mm. de diámetro y 140 mm. de recorrido.

El resto de la parte ciclo se complementa con las clásicas llantas de aleación Yamaha de cinco radios y un equipo frenante a base de disco hidráulico de 220 mm. y un tambor posterior.

Todos los detalles están cuidados al máximo, con un cuadro de instrumentos muy completo, donde junto a la clásica pareja de esferas para el velocímetro y cuentarrevoluciones, incorpora testigos para el nivel de aceite de la mezcla, luces,

intermitentes y punto muerto, además del indicador de temperatura del líquido refrigerante. Los mandos son de fácil manejo y muy suaves, ofreciendo de origen una pareja de amplios espejos retrovisores.

El tapón de gasolina con llave, el portacascos y el asiento abatible que deja paso a un pequeño receptáculo portaherramientas, completan el panorama de esta pequeña maravilla.

## Temperamental

Difícilmente nos aburriríamos con esta nerviosa y temperamental jovencita. El motor no quiere saber nada con los primeros números de la escala del cuentavuelvas y sólo pide guerra. Hasta 6.000 r.p.m. tenemos un ciclomotor suave y bastante soso. Sin pasar de 8.000, ya empieza a parecer una setenta y cuatro, pero de las de antes, como aquellas Junior o Lobito que los futuros poseedores de esta japonesa posiblemente no conozcan.

Solamente a partir de las 8.000 vueltas justifica los últimos avances de la técnica incorporados, con una respuesta viva y llena de nervio que nos permitirá estar a la cabeza de los semáforos, incluso con dos plazas.

La posición de conducción es cómoda, con los estribos ligeramente retrasados y un ancho manillar. Tampoco se han olvidado de que la juventud suele ir «bien acompañada» y el mullido asiento acoge bien un pasajero, que dispone de un práctico asidero para sujetarse en las frenadas.

Detener la moto es una tarea sencilla, gracias al potente y dosificable disco delantero, que convierte en divertida y segura la circulación ciudadana, marco en el que se expresa formidablemente la RD.

El único detalle negativo a señalar en nuestra breve toma de contacto concierne a los neumáticos, que como es obligada norma sólo sirven para hacer el rodaje. Una lástima, pues la buena estabilidad y gran ligereza invitan a atacar en las esquinas. ¡¡¡Ha nacido otra estrella!!!

F. CALLEJO  
Fotos: Claudio BOET

## FICHA TÉCNICA

### MOTOR

Tipo: Monocilíndrico, 2 tiempos, refrigeración líquida. Sistema de inducción de Energía (YEIS).

Cilindrada: 72,8 cc.

Diámetro/carrera: 47/42 mm.

Relación de compresión: 6,6:1.

Potencia máxima: 12 CV a 9.000 r.p.m.

Par máximo: 0,95 mkg. a 9.000 r.p.m.

Engrase: Autolube.

Arranque: Por palanca.

Caja de cambios: 6 velocidades.

Transmisión: Por cadena.

Batería: 12 V.

Encendido: C.D.I.

### SUSPENSION

Horquilla telescópica delantera y monoamortiguador trasero De-Carbón.

BASTIDOR

Longitud total: 1.990 mm.

Anchura total: 735 mm.

Altura total: 1.190 mm.

Peso en vacío: 85 kg.

Peso máximo: 290 kg.

Capacidad de combustible: 13 l.

### Neumáticos:

Delantero: 2,75-18.

Trasero: 3,00-18.

### Frenos:

Delantero: Disco hidráulico.

Trasero: Tambor.

Gama de colores: Blanco, negro.