



Suzuki RG 500 — Honda NS 400 R — Yamaha RD 500 LC

comparativa

# Soñar es posible

A los japoneses se les metió entre ceja y ceja que todos queríamos ser Kenny Roberts, Barry Sheene y Freddie Spencer. Por ello decidieron llevar a la producción las «réplica» de las motos que usaban los pilotos oficiales de Yamaha primero, Honda después y finalmente Suzuki pilotaban en el mundial de 500. En España conocemos ya la RD 500 LC, pero para ponerla en perspectiva y ver de lo que es capaz frente a sus nuevas rivales, esta comparativa de nuestros «legales» «PS» nos revelará la situación del podium tras un match entre motos de G.P. con faro y matrícula, tres motos con las que soñar todavía es posible.

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

  
motos clásicas  
80

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

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

*motos clasicas*

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



**N**UESTRA idea era alinear a Freddie Spencer, Eddie Lawson y Franco Uncini para este comparativo, pero sus honorarios no nos hubiesen permitido continuar vendiendo revistas porque lo hubiesemos tenido que empeñar todo, así que olvidamos el asunto y confiamos como siempre en nuestro equipo habitual.

Las tres motos son derivadas de motos de G.P. El «currículum» de la NS 400 R habla de Freddie Spencer y un primer mundial de 500 ganado en 1983. En la Suzuki se habla de Barry Sheene, Marco Lucchinelli y Franco Uncini como autores de la misma hazaña a bordo de las tetracilíndricas en cuadro, sumando en total cuatro títulos mundiales. Y en cuanto a Yamaha, las proezas de Kenny Roberts y Eddie Lawson son bien conocidas.

Naturalmente las «copias» se diferencian bastante de los originales aunque en otros aspectos puede decirse que son muy iguales: tanto la Honda, Suzuki como Yamaha son motos que exigen rodar rápido y no en excursiones campestres, que no están pensadas para dos y a las que un par de maletas con equipaje les sientan igual que a un japonés unos pantalones tiroleses. Motos que entregan la potencia a elevados regímenes y hacen trabajar el pie derecho del piloto permanentemente. Y las tres motos llaman la atención poderosamente, con sus carenados integrales pintados en atractivos colores. Hacen vivir este deporte. También se pueden definir de otra forma: te gustan o las odias, no hay término medio.

A pesar de que a primera vista las tres parecen iguales, cada una tiene un carácter distinto. Las diferencias se aprecian más tarde tras unas cuantas salidas conjuntas por carretera.

## En marcha

Ya en la fase de calentamiento de los motores se hacen notables los diversos caracteres. Mientras la Honda y la Suzuki, tras los primeros metros, responden con limpieza a la solicitud del acelerador, la Yamaha

*Yamaha sacó provecho de sus V-4 de G.P. para lanzar la primera 500 dos tiempos de calle réplica de las motos de sus pilotos oficiales en el mundial y con la que Lawson consiguió el mundial en el '84.*

empieza a toser como si pareciera asma. De todas formas al principio todas lo hacen, como si hicieran honor a la compañía de tabacos que tienen como sponsors sus hermanas de G.P.

Es en los primeros kilómetros donde la Yamaha resulta más exagerada, como si fuera un departamento entero de la división de fumadores de Marlboro. De todos modos, ninguna de las tres motos se halla a gusto en las paradas y arrancadas en ciudad. Y aunque son extremadamente ligeras y sobre todo manejables en este ambiente, hay que echar mano del embrague en las salidas. Con un poco de práctica, ello no es problema pero es fuera de la ciudad donde van a sentirse en su auténtico ambiente.

Y la primera conclusión llega pronto: una aceleración fulminante. Vamos metiendo marchas hasta que aquello se dispara. Por debajo de 6.000 r.p.m. las tres se muestran extremadamente dóciles y sin nervio, motos de paseo. A partir de 8.000 r.p.m. «muerden» con fuerza, sus potencias máximas (al embrague) de 72 CV. (Honda), 86 CV. (Yamaha) y 95 CV. (Suzuki) no se alcanzan hasta las 9.500 r.p.m.

A 10.500 r.p.m. el motor tricilíndrico de la Honda termina abruptamente su escalada y la aguja del cuentavueltas se detiene a ese régimen. El V-4 de la Yamaha tiene todavía una tolerancia de 500 r.p.m. más, mientras que el tetracilíndrico en «cuadro» de la Suzuki ignora la zona roja por las buenas y sigue adelante con la misma alegría que antes. El piloto de la Suzuki tendrá que estar atento porque puede que le salga algún muelle disparado al ojo.

## Prestaciones que quitan el hipo

El sprint de 0-100 km/h. lo cubren todas por debajo de los 5 segundos, las diferencias (Suzuki 4,7 sg., Yamaha 4,8 sg., Honda 4,9 sg.) son mínimas y en la práctica sin importancia. Lo mismo vale para la velocidad máxima, donde la NS 400 R alcanzó los 215 km/h. frente a los 208 que «sólo» se habían conseguido en otras pruebas anteriores.

La Suzuki atravesaría el haz de la célula fotoeléctrica a 223 km/h. y la Yamaha, aun con 7 CV. menos, conseguía los 226

km/h., una prueba clarísima de la buena aerodinámica de la RD 500. Sin embargo la recuperación desde muy bajas vueltas es ridícula para unas motos de una relación peso/potencia como la suya. De 60 a 140 km/h. el tiempo empleado fue de 20 segundos. Como referencia diremos que la Honda VF 1000 F tarda justo la mitad.

Si juntásemos las puntuaciones de la aceleración, velocidad máxima y recuperación, la RG y RD llegarían carenado contra carenado a la meta, mientras la NS se quedaría algo descolgada porque al llegar a los 160 km/h. se echan a faltar un par de «caballitos». Sin embargo durante nuestro recorrido, bien por autopista como por carretera, nunca encontramos escasez de potencia.

Si nos referimos a otros aspectos como el comportamiento del motor, aquí la Honda se destaca por la ausencia de ruidos mecánicos y gracias al empleo de silentblocks, sin vibraciones que se transmitan al piloto. Del cuatro cilindros de la Suzuki salen unos tonos algo más elevados y se transmiten también unas buenas vibraciones en los extremos del manillar pero sin que lleguen a ser molestas del todo en largos recorridos. La cosa es peor en la Yamaha, sobre todo a 6.000 r.p.m., donde las vibraciones adormecen las puntas de los dedos y en cuanto al ruido motor, la RD recuerda una caja llena de clavos.

## Chasis de G.P.

Al hablar de los chasis hay que decir ante todo que los tres son de una elaboración muy cuidada y de alto nivel y dejan mucho margen de seguridad. Quien se meta en líos, sabe que la culpa es muy probable que sea sólo suya. ¿Diferencias? Por supuesto. Aunque las motos en general son igual de manejables, la RD parece que se situaría detrás. Su peso (213 kg. en orden de marcha) resulta negativo y en curvas lentas tiende a bascular. Mejor se comporta la Suzuki, que con 186 kg. es la más ligera del trío. Es fantástica la facilidad con la que se puede enlazar un viraje con otro. Apenas creíble, pero cierto, la NS todavía es mejor, más ágil y precisa, aunque pese 6 kg. más que la Suzuki Gamma. Pero con neumáticos más es-

trechos y un centro de gravedad más bajo, esta desventaja queda anulada.

La NS se sitúa también delante al poner a prueba la estabilidad. Resulta fácil para el piloto de la NS seguir las trayectorias prefijadas, con una dirección totalmente neutra. La Suzuki casi la iguala pero con su ancho neumático delantero es muy sensible a los parches longitudinales del asfalto y cabecea en las frenadas bruscas, tendiendo a ponerse recta en los virajes. Más acusada es esa tendencia en la RD, casi como un tentetieso. Por lo demás se empareja con la Suzuki en cuanto a estabilidad en curvas.

Donde las tres motos podrían recibir la máxima puntuación es en el comportamiento en recta, donde alcanzando la velocidad máxima ninguna de las motos dio indicio alguno de iniciar un «mal» movimiento.

Y si en aquel apartado sería difícil dar una ganadora, en el de frenos la cosa es muy fácil. Puesto número uno para la Honda, especialmente por su brillante conjunto delantero. Con tacto de «dos dedos» y una precisa dosificación. Tan buenos son los frenos de la Honda, que los de la Yamaha, que por separado merecerían una valoración muy alta, quedan algo en la sombra. Muy distanciados quedan los de la Suzuki. Aunque la frenada en sí es buena, el tacto es sumamente esponjoso lo que frente a los de las otras competidoras les convierte en faltos de precisión.

## Bajo la lupa. Suzuki RG

Peso reducido, medidas compactas y una potencia elevada fueron las premisas obligadas para la construcción del motor Suzuki RG 500. Y lógicamente se echó mano de lo que era ya un éxito y se tenía al alcance de la mano, el «square-four» de tantos éxitos en los G.P.

La configuración de cuatro cilindros en «cuadro», obligado para una construcción lo más estrecha posible, implica un complicado sistema de cigüeñales: dos dobles calados a 180 grados situados uno detrás del otro. Un eje intermedio con una corona, engrana ambos cigüeñales de forma que los pistones que se hallan en diagonal suben y bajan a la vez. Al igual que en el motor de carreras, la

admisión se realiza a través de valvulas rotativas. La mezcla la preparan cuatro carburadores de cortinilla de 26 mm. de diámetro. Pero como en todas las actuales dos tiempos, la RG también tiene «truco». Los técnicos de Suzuki han dispuesto un sistema denominado «Suzuki Intake Power Chamber» que no es más que una comunicación entre los canales de admisión de cada par de cilindros situados longitudinalmente. Ello permite al cilindro que está en la fase de aspiración, «robar» también algo de mezcla del otro carburador que está en ese momento «inactivo». Se mejora con ello la respuesta a bajo régimen y se aumenta la potencia máxima, ayudado todo ello también con la particular válvula de escape de Suzuki o «Automatic Exhaust Control». Se trata de una cámara integrada en el cilindro y culata que hasta 7.500 r.p.m. ensancha el volumen de la cámara de escape rebajando su frecuencia de resonancia. Una válvula cilíndrica cierra luego la cámara, aumenta la resonancia y prepara el te-

rreno para el régimen de potencia máxima.

Los resultados en cifras de toda esta tecnología de la distribución en este motor son los siguientes: este motor de carrera corta (56 x 50,6 mm.) rinde 95 CV. a 9.500 r.p.m., y su par máximo es de 72 Nm a 9.000 r.p.m. La fuerza se transmite luego a través de la corona intermedia a la transmisión primaria a través de un engranaje de dientes rectos y al embrague multidisco en baño de aceite al cambio de seis velocidades (y que puede ser desmontado sin tocar para nada el motor).

---

## Yamaha RD

---

El motor de la Yamaha RD tiene también mucho que ver con su colega de G.P. y en algunos aspectos es bastante similar al de la Suzuki. Básicamente utilizan ambos motores dos cigüeñales unidos entre sí a través de una rueda dentada que transmite el movimiento al embrague. En la Yamaha, el cigüeñal de los dos cilindros de-

lanteros mueve a la vez un eje de balance para neutralizar las vibraciones que se producen de la configuración en «V» a 50 grados que forman ambos pares de cilindros.

La admisión se realiza en este caso a través de membranas alimentadas por cuatro carburadores Mikuni de 26 mm. En el escape se han instalado las conocidas Power Valve que varían la altura de la lumbrera según el régimen del motor. Hasta la presentación de la Suzuki RG, los 88 CV. a 9.500 r.p.m. y un par de 67 Nm a 8.500 r.p.m. del motor Yamaha RD (diámetro por carrera 56,4 x 50 mm.) eran considerados como todo un récord.

---

## Honda NS

---

El motor de la NS 400 R sólo tiene en común con el tricilíndrico campeón del mundo el número de cilindros. Con un diámetro por carrera de 57 mm. por 50,6 mm., los cilindros de serie son ciertamente algo pequeños (387 c.c.) y además tie-

nen una configuración distinta que en la ex moto de Spencer. Los dos cilindros exteriores inclinados hacia delante, el central formando 90° y vertical. De esta forma, los técnicos de Honda sólo tuvieron que situar un escape por arriba dejando por lo tanto hueco para la batería, la centralita eléctrica y el amortiguador central debajo del asiento.

Con una potencia específica de 189 CV/litro, el motor de la NS puede soportar sin problemas la comparación con los de la competencia (RG: 190 CV/litro, RD: 176 CV/litro), aunque debido a su hándicap en cilindrada sólo consigue una potencia de 72 CV. a 9.500 r.p.m., con un par de 56 Nm a 8.000 r.p.m.

En cuanto a su construcción, se diferencia claramente de sus competidores. Un solo cigüeñal, y ni corona intermedia, ni eje de balance. En el aspecto vibraciones, la NS 400 R es una mezcla de monocilíndrico y V-Twin a 90 grados, lo cual quiere decir que ha debido ser anclado elásticamente al chasis.

---

*Aunque de aspecto se diría que es la réplica de las Honda V-3, la verdad es que su configuración es algo distinta y se aleja con sus 387 c.c. bastante de la cilindrada del medio litro. Aun así, es la más homogénea de las tres.*

El motor de la Honda respira a través de 3 carburadores Keihin situados en línea en la «V» de los cilindros. La admisión se realiza a través de láminas y en el escape el inevitable sistema ATAC aunque por razones de espacio, únicamente montado en los cilindros delanteros. Se trata de una cámara que se abre o cierra según el régimen del motor.

---

## Chasis

---

Aquí, los técnicos de Suzuki han empleado la misma técnica que ya conocemos en las GSX 750 R y RG 250. Un chasis mixto, en apariencia de tubo pero formado por piezas de fundición imitando la construcción con tubos, como la pipa de dirección y toda su confluencia de tubos (una pieza de aleación) y la parte que soporta el basculante y estribos. Luego ambas secciones se sueldan a los correspondientes tubos de

sección rectangular. Todo el conjunto recibe posteriormente un tratamiento especial anticorrosión.

Prácticamente la misma construcción vale también para la Honda NS, cuya parte inferior del chasis es desmontable para facilitar la extracción del motor. El basculante es de fundición, al igual que el de la RG y de perfil rectangular.

En cuanto al bastidor de la Yamaha, es el menos sofisticado, puesto que está construido todo él en tubos de acero de sección rectangular aunque también con la parte inferior derecha desmontable para acceder al motor libremente. El basculante sin embargo es de aleación ligera.

---

## Suspensiones, ruedas, frenos

---

Poco hay de nuevo en la Suzuki RG a nivel de suspensio-

nes. Detrás encontramos el clásico sistema Full-Floater y delante una horquilla con el sistema Posi Damp Fork que regula automáticamente, mediante un mecanismo interno, la dureza del hidráulico.

Muy parecidas son la Yamaha y Honda: suspensión monoamortiguador posterior de progresividad variable (Monocross y Pro-Link respectivamente) y horquilla con sistema antidive hidráulico en la Yamaha y mecánico en la Honda.

Las ruedas de 16 pulgadas se han convertido ya en obligadas en esta categoría en el tren delantero, mientras que detrás lo opción es de 17 pulgadas para la Honda y Suzuki y 18 en la Yamaha. En cuanto a los frenos, las tres llevan doble disco delantero y disco también detrás, aunque la Honda y la Suzuki equipan pinzas de cuatro pistones mientras que la RD monta pinzas de doble pistón pero con discos autoventilados delante.

Pocas veces hemos estado

tan de acuerdo al juzgar los motos de una comparativa. Si cuando la RD apareció en el mercado no hubo duda que su carácter, el estilo de moto y sus características de G.P. la hacían merecedora del máximo galardón, ahora las cosas son algo distintas porque a la RD se le presenta una muy dura competencia. Ante todo queda claro que no cuestiona de la RD su carácter de moto de G.P. de calle, sino el lugar que ocuparía en una parrilla de salida frente a otras motos de iguales intenciones. Así, la RD con su motor de funcionamiento irregular, su elevado peso, su comportamiento en carretera inferior a la competencia y sus pobres acabados, la sitúan en tercer lugar de esta comparativa. Y ello teniendo en cuenta que no se trata de una mala moto sino todo lo contrario. Este tercer puesto nos muestra lo buenas que las otras dos motos tienen que ser.

Ahora bien, ¿Honda o Suzuki? Los argumentos en favor de

*Copiando hasta el último detalle su motor RG 500 tetracilíndrico en cuadro con el que Lucchinelli y Uncini consiguiesen el mundial, la RG 500 de calle es un auténtico misil.*

# Ficha técnica

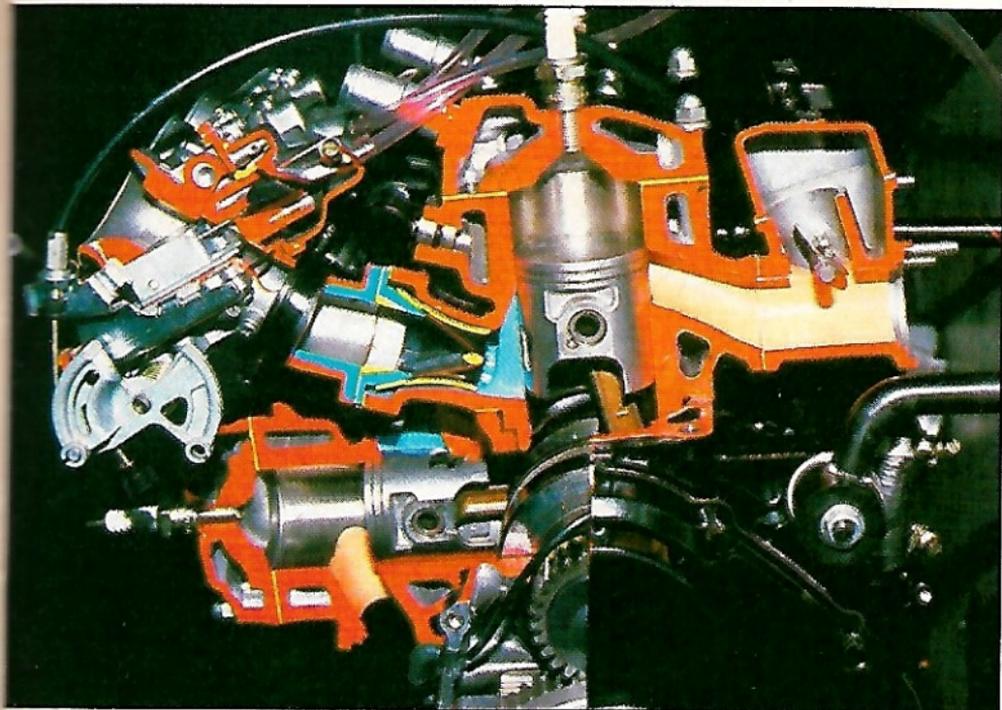
	Honda NS	Suzuki RG	Yamaha RD
Motor	3 cilindros en V. refrigerado por agua. Dos tiempos	4 cilindros en cuadro. Refrigerado por agua. Dos tiempos	4 cilindros en V. a 50° refrigerado por agua. Dos tiempos
Cilindrada	387 c.c. (57 x 50,6 mm.)	498 c.c. (56 x 50,6 mm.)	499 c.c. (56,4 x 50 mm.)
R. compresión	6,7:1	7:1	6,6:1
Potencia máxima	53 KW. a 9.500	70 KW. a 9.500	65 KW a 9.500
Carburación	Admis. por láminas. 3 carburad. Keihin 26 mm.	Admis. por válv. rotativa. 4 carburad. Mikuni 28 mm.	Admis. por láminas. 4 carburad. Mikuni 26 mm.
Embrague	Multidisco en baño de aceite.	Multidisco en baño de aceite.	Multidisco en baño de aceite.
Cambio	6 velocidades	6 velocidades	6 velocidades
Suspensión delantera	Telescópica con anti-dive	Telescópica con anti-dive	Telescópica con anti-dive
Suspensión trasera	Pro-Link	Full-Floater	Monocross
Recorridos suspensión del/det.	120/100 mm.	130/115 mm.	140/120 mm.
Neumáticos del/det.	100-90V16 / 110-90V17	110-90V16 / 120-90V17	120-80V16 / 130-80V18
Frenos delanteros	2 discos	2 discos	2 discos
Frenos traseros	1 disco	1 disco	1 disco
Distancia entre ejes	1.385 mm	1.425 mm.	1.375 mm.
Longitud total	2.065 mm.	2.165 mm.	2.085 mm
Anchura máxima	720 mm.	695 mm.	705 mm.
Altura asiento	770 mm.	800 mm.	780 mm.
Peso depósito lleno	192 kg.	186 kg.	213 kg.
Capacidad depósito	19 litros	22 litros	22 litros

## Prestaciones

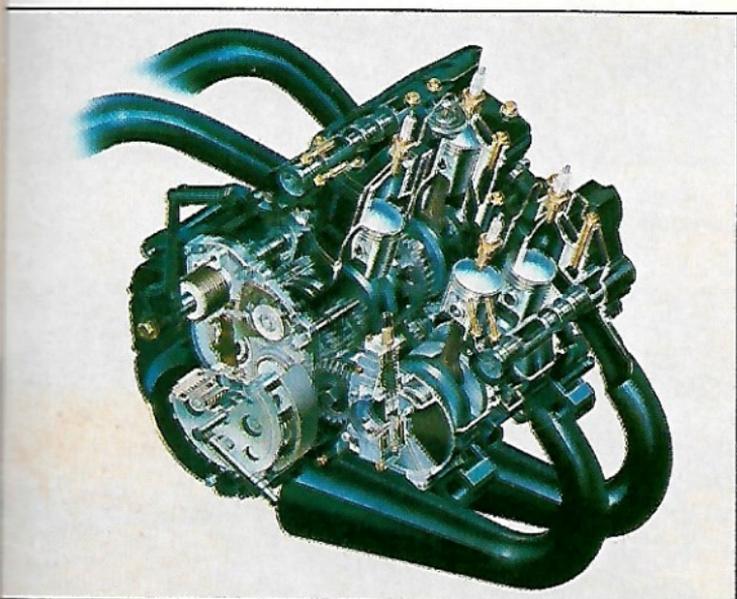
	Honda	Suzuki	Yamaha
Aceleración 0-100 km/h.	4,9 sg.	4,7 sg.	4,8 sg.
Velocidad máxima	215 km/h.	223 km/h.	226 km/h.
Consumo (media prueba)	8,6 litros/100 km.	9,7 litros/100 km.	8,4 litros/100 km.

## Mas y menos

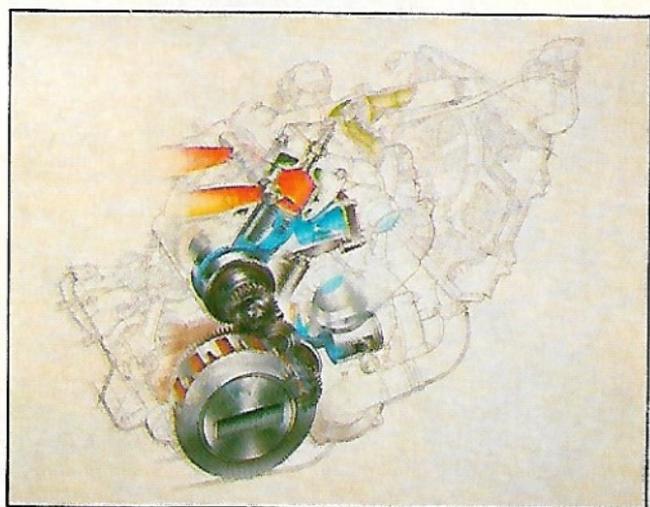
Honda	Suzuki	Yamaha
+ Motor silencioso	+ Reducido peso	+ Muy buenos frenos
+ Manejable y muy estable	+ Manejable y muy estable	- Motor no gira redondo
+ Muy buenos frenos	+ Muy buen acabado	- Mal funcionamiento en frío
+ Muy buenos acabados	- Frenos esponjosos delante	- Cabeceo al frenar
- Alto consumo	- Muy alto consumo	- Peso elevado



*El motor Honda con su único cigüeñal y sistema ATAC para los cilindros delanteros.*



*El motor Suzuki con doble cigüeñal y admisión por válvula rotativa.*



*El tetracilíndrico en V a 50° de la Yamaha con admisión por láminas y sistema Power Valve.*

una y otra no despejan la duda. «Es el dos tiempos superdeportivo que siempre has deseado y además tiene tanta potencia como quieras», dicen los fans de la Suzuki. «La potencia de la NS es suficiente en todo momento, y con sus super-frenos y su increíble chasis es el único y auténtico juguete de dos tiempos», argumentan los incondicionales de la Honda.

Nosotros vamos a intentar

decantar la balanza hacia una de las dos. Los que elegirían la RG Gamma, deben darse cuenta que en la NS se ha conseguido mejor que en ninguna otra armonizar casi de forma perfecta motor y chasis. Es cuestión de sentarse encima, arrancar y disfrutar. Además, en los mercados de Europa, la NS cuesta cerca de 140.000 pts. menos que sus rivales. No hay, pues, discusión posible. □