RD250/350LC

YAMAHA

LA NOUVELLE SUPER - SPORT DE YAMAHA

LA RD.350 LC

Aucune autre machine de route ne peut offrir
la puissance d'un moteur à refroidissement
liquide façon TZ conciliée à l'amortissement
exceptionnel qu'apporte une suspension
Cantilever dérivée de la compétition.

Seule la RD.350 LC peut offrir tout cela.

RD. 350 LC

YAMAHA est la seule marque de moto à commercialiser des " compétitions clients " avec lesquelles des pilotes privés parviennent à des résultats positifs.

Les performances d'un Patrick FERNANDEZ (vainqueur du dernier Grand Prix de France du MANS et vice-champion du Monde en 350 cc.) en sont la preuve.

Par le passé, de nombreux pilotes ont obtenu de remarquables

DES PERFORMANCES ETONNANTES POUR LA ROUTE : LA RD.350 LC

Avec cette machine, YAMAHA joue une nouvelle carte.

Fidèle à son caractère innovateur, YAMAHA tranche en effet avec la mode actuelle en introduisant un nouveau concept : celui d'un meilleur rapport "poids-puissance" que symbolise à merveille la nouvelle RD.350 LC.

Dans un premier temps, on découvre en effet un moteur 2 temps bi-cylindre à refroidissement liquide dont le principe fit le bonheur des TZ de course.

On retrouve donc le plaisir, l'efficacité et les performances d'un type de moteur dont le rendement égale la fiabilité.

Si cependant, le refroidissement liquide permet un "plus" en puissance, ce n'est pas son seul avantage.

L'un des autres avantages c'est l'étroitesse du moteur dont la conception est extrapolée de celle des TZ 350 . C'est aussi cela que de nombreux utilisateurs apprécient.

On découvre ensuite une suspension qui fait les beaux jours de la marque aux 3 diapasons, en Cross, en Enduro comme en Vitesse : le Cantilever.

Un système de suspension qui permet en toute occasion de profiter à 100 % des performances du moteur.

Un allumage électronique, un étagement de boîte de vitesses (6 rapports) très serrés vers le haut, des roues en alliage de type Italic à rayons incurvés, des commandes reculées, un centre de gravité très bas, un moteur monté sur silent-blocs, l'utilisation de matériaux spéciaux (alliages légers, etc ...) font de cette moto de 139 kgs (161 kgs, tous pleins faits) l'un des meilleurs rapports "poids-puissance" du marché actuel.

YAMAHA
RD 350

UN MOTEUR HAUTE PERFORMANCE A

REFROIDISSEMENT LIQUIDE

RD.350 LC : PERFORMANCES MOTEUR

Puissance maxi : 34,5 KW
(47 CV) à 8.500 trs/min

Couple maxi : 40,2 Nm
(4,1 kg.m) à 8.000 trs/min

Vitesse maxi : + 180 km/h

L'héritage de la compétition

- Le moteur est extrapolé des machines de Grand Prix TZ 350.
- Grande plage d'utilisation du moteur.
- Les pipes d'admission sont dotées d'un système d'équilibrage qui assure un ralenti stable et une accélération progressive
- Pot d'échappement du type pot de détente.

Radiateur et refroidissement liquide

- Refroidissement liquide sous pression pour une efficacité maximum.
- Le refroidissement liquide diminue les bruits moteur.
- Le volume du radiateur est calculé exactement pour un refroidissement optimum.
- La pompe entraînée mécaniquement assure une progressivité de débit en fonction du régime moteur.
- Facilité de contrôle du niveau du liquide.

Culasse et cylindre

- Culasse d'une seule pièce pour un équilibre de refroidissement maximum.
- Cylindres séparés.

Fixations moteur

- Moteur monté sur silent-blocs à l'avant et à l'arrière.
- Les silent-blocs permettent une suppression des vibrations donc un pilotage moins éprouvant.

Jauge de température

- Intégrée dans l'ensemble compteur compte-tours, la jauge de température permet un contrôle permanent de la température moteur.

Cadre double berceau

Etudié par ordinateur, bénéficiant de la haute technologie Yamaha et testé en course, ce cadre super rigide s'avère être la meilleure solution possible, et plus précisément dans la prise de grandes courbes à haute vitesse, résolvant ainsi les problèmes de tenue de cap à haute vitesse et réduisant les pertes de puissance lors de la transmission à la roue arrière.

Suspension "Cantilever"

Pour la première fois dans l'histoire de la moto, une machine de série de tourisme est équipée du fameux "Cantilever Monocross" Yamaha.

Cette suspension, apparue pour la première fois en 1973 sur les motos de cross d'usine n'a cessé d'être améliorée au travers de ce fabuleux banc d'essai qu'est le Motocross. Dès 1974, le "Monocross" fait son apparition sur les YZ de série.

Peu après, la suspension Cantilever équipe les machines de course de vitesse, en particulier sur les fameuses TZ, et ce, à partir de 1976.

Quelque soit l'utilisation, le Cantilever Yamaha s'avère être le système le plus efficace qui soit pour "coller" la roue arrière au sol.

D'un très long débattement, la partie amortisseur, logée à l'intérieur du cadre subit moins de contraintes latérales. De plus, couplé à un bras oscillant triangulaire, le système monocross réduit au maximum le manque de rigidité de l'ensemble, améliorant ainsi la transmission de la puissance moteur à la roue arrière.

Ainsi, voilà comment le système de base est bati pour répondre aux exigences d'une machine super-sport.

- Du gaz (azote) est introduit dans l'amortisseur pour conserver la pression du fluide hydraulique à la pression la plus efficace.
- Le Cantilever comprend un ressort réglable en 5 positions.
- La triangulation arrière est plus rigide et élimine les forces de torsions latérales.
- La suspension Cantilever a contribué de nombreuses fois à la victoire des célèbres TZ 350. Maintenant, elle est disponible, pour la première fois, sur une machine super-sport : la YAMAHA RD 350 LC.

Instruments de sécurité

- Le phare à iode accroît la visibilité nocturne.
- Double frein à disque avant monté en série sur la RD 350 LC.
- Bloc compteur-compte tours incliné vers le pilote pour une lecture instantanée.

Confort du pilote

- Les silent-blocs apportent une suppression des vibrations donc une augmentation de confort.
- La selle au profil bas permet une maniabilité optimum par un abaissement du centre de gravité. La position et la configuration du guidon et des repose-pieds autorisent un pilotage efficace et sportif dans les meilleures conditions.

SOLUTION DE LA RD 350 LC AU PROBLEME DU POIDS

- Moteur à refroidissement liquide,
  + cylindres plus légers
  + carters moteur plus légers.

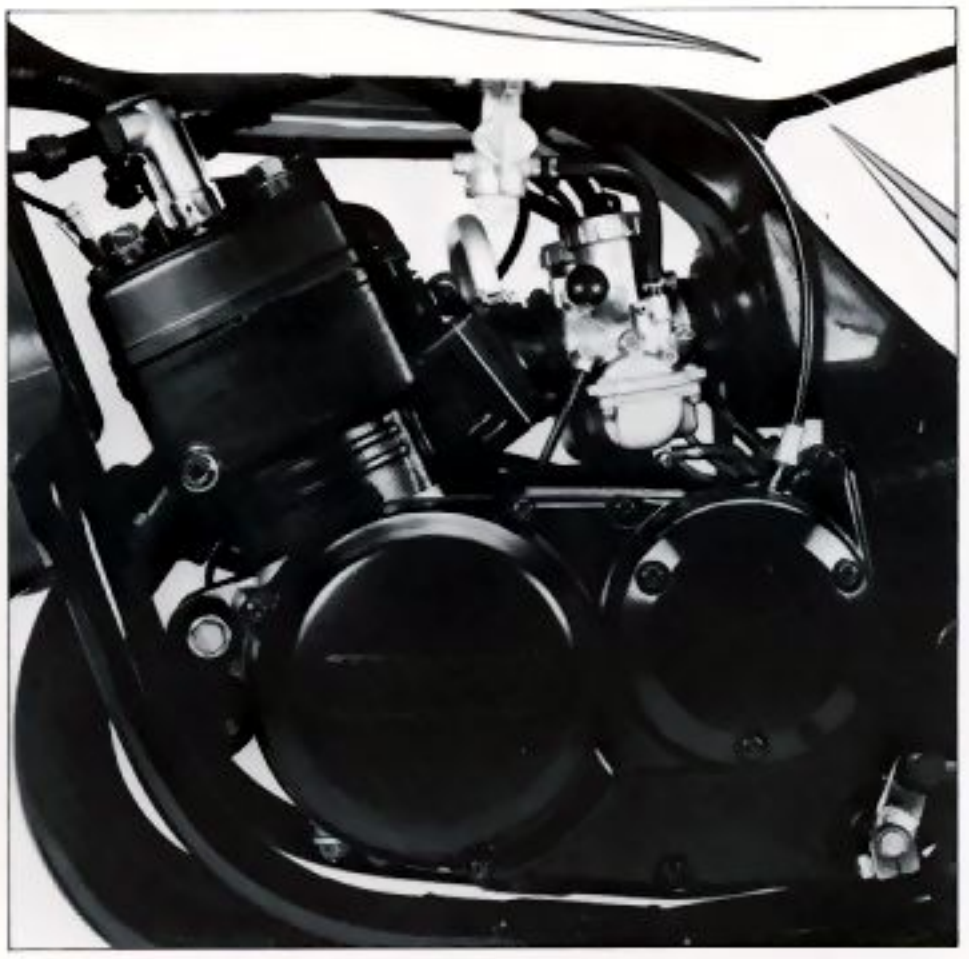
- Cadre calculé par ordinateur pour abaisser le poids tout en conservant une rigidité optimum.

- Nouvelles roues de type Italic en alliage léger.

- Chaque composant, chaque boulon, a été étudié sur ordinateur pour apporter une efficacité optimum par rapport à un poids minimum

  résultat : 139 kgs net.

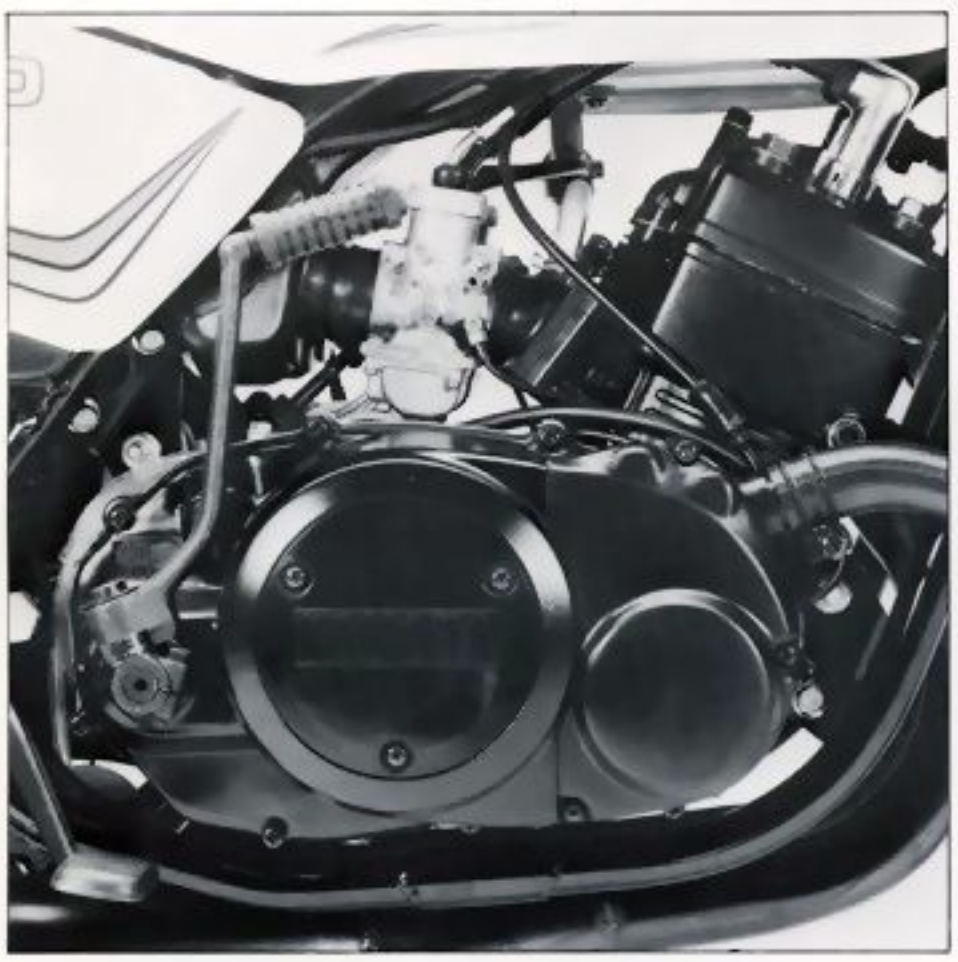
Guidon positionné pour le confort du pilote et le meilleur contrôle de la machine.



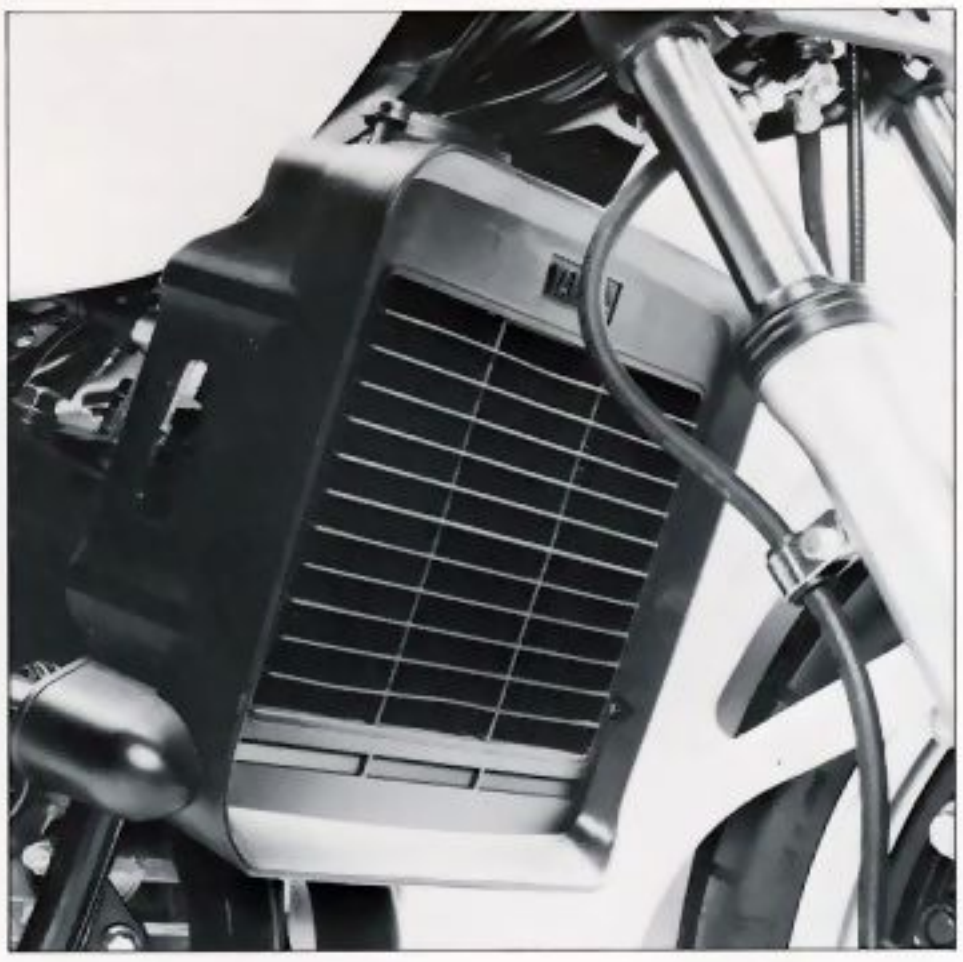
Le moteur super-léger est doté d'un allumage électronique, type CDI.

La boite est à 6 rapports serrés et d'un fonctionnement précis.

Les carburateurs sont des MIKUNI VM 26 SS.



Le moteur à refroidissement liquide est étroit permettant une largeur hors tout minimum.



Le réservoir est positionné pour un refroidissement optimum.

Roues en alliage d'aluminium de type Italic et double disque avant.

Phare à iode pour une vision nocture maximum.

Pot type pot de détente peint d'une peinture noire spéciale haute température et anti-corrosion.

Pour la première fois sur une machine de route de série, YAMAHA introduit la suspension arrière Cantilever qui maintient la roue arrière sur la route en toutes circonstances et permet une adhérence exceptionnelle.

S P E C I F I C A T I O N S

Modèle RD.350 LC

MOTEUR	type	2 T refroidissement liquide
	cylindrée	347 cc.
	alésage/course	64.0 x 54.0 mm
	puissance maxi	34.5 kw (47CV) à 8.500 trs/min
	couple maxi	40.2 Nm (4,1 kg.m) à 8.000 trs/min
	taux de compression	6.2 : 1
	lubrification	Yamaha autolube
	carburateurs	Mikuni VM 26SS
	allumage	C.D.I.
	démarrage	Kick
	filtre à air	mousse
	bougies	NGKB-8ES -XB9ES
	embrayage	disques multiples
TRANSMISSION		6 vitesses
CADRE	type	double berceau tubulaire
	poids	139 kg. net
	empattement	1.365 mm
	longueur H.T	2.120 mm
	largeur H.T	750 mm
	hauteur H.T	1.090 mm
	hauteur de selle	785 mm
	garde au sol	165 mm
	angle de chasse	27°10'
	chasse	102 mm
Suspension	AV	télescopique
	AR	Cantilever
Freins	AV	double disque
	AR	tambour
Pneus	AV	3.00 S 18 (4 PR)
	AR	3.50 S 18 (4 PR)
	réservoir essence	16 litres
	réservoir huile	1,6 litre