

## YAMAHA RD 350 LC

**A**u début, il y a la compétition. Depuis ses premières sorties en Grands Prix en 1962, Yamaha a constamment joué un rôle déterminant dans l'histoire de la vitesse. Dès 1964, Phil Read crée la surprise en devenant champion du monde au guidon de la célèbre RD 56. En 1967, l'usine japonaise est bien implantée au top : le champion anglais et son "ami" et coéquipier Bill Ivy sont imbattables en 125 comme en 250 cm<sup>3</sup> grâce à leurs fantastiques quatre-cylindres en V. Et, lorsque les usines japonaises décident de se retirer officiellement des Grands Prix, Yamaha commence par se maintenir une saison de plus (en 1968), et poursuit son effort sur le plan sportif. Contrairement à Honda, le nom de Yamaha ne disparaît pas complètement des listes d'engagés ou des feuilles de résultats. A cela une bonne raison : si effectivement, comme ses confrères, la marque aux trois diapasons ne s'implique plus directement en championnats du monde en alignant elle-même de coûteux engins d'usine, elle lance une petite série de motos de vitesse qu'elle commercialise *via* ses différents distributeurs de par le monde. Des compétition-client, comme on dit, ce sont les fameuses TD 250 et TR 350 à air (puis TZ, à refroidissement liquide, à partir de 1972), qui vont très vite envahir les grilles de départ des Grands Prix comme de tous les championnats continentaux et nationaux. Rapides, compétitives, accessibles au plus grand nombre et fiables, qui plus est, elles ne tardent pas à devenir l'arme absolue de tous les pilotes privés (ou même semi-officiels, soutenus par un importateur), en moyennes cylindrées dans un premier temps.

### Les acquis de la course

Ces machines bénéficient bien entendu de l'expérience acquise sur la piste au cours des années 1962/1968, mais elles sont surtout étroitement dérivées des motos de série, les twins deux-temps YDS 250 et YR 350. Chez Yamaha, le service-course et les autres bureaux d'études travaillent main dans la main ! Et l'on en arrive à la fin des années 70 : côté course, en GP, les Yamaha TZ sont les reines des moyennes cylindrées et l'usine elle-même a repris le chemin des circuits, pour imposer en 500 et même en 750 (voir p. 60) sa technologie avancée en matière de deux-temps. Côté route, les deux-temps ont en revanche presque entièrement disparu, Yamaha comme ses concurrents Suzuki et Kawasaki ayant dû se résoudre à se mettre aux moteurs à soupapes, non sans certains succès d'ailleurs. Mais du côté d'Hammamatsu, on ne peut se résoudre à abandonner complètement les cylindres à trous. Qui, au même moment, continuent de progresser dans d'autres domaines, en tout-terrain et en motocross en particulier, avec la commercialisation généralisée de moteurs de plus en plus sophistiqués, refroidis par eau, équipés d'admissions par clapets, voire de systèmes de valves) à l'échappement, etc. Alors Yamaha se jette à l'eau (c'est le cas de le dire, ah, ah !) et décide de remettre en quelque sorte le deux-temps au goût du jour avec la nouvelle décennie qui s'annonce : en 1980 apparaît la RD 350 LC (pour Road Developed Liquid Cooled).

# Yamaha remet le deux-temps au goût du jour



*Yamaha RD 350 LC, premier modèle, dite 4L0 : les joies du pilotage d'un deux-temps, performant mais civilisé au quotidien.*



**En mai 1978, premières impressions en exclusivité dans Moto Revue !**

On le répète, voici une nouveauté qui fait grand bruit ! A l'époque (en 1980), on ne parle pas encore de 750 GSX-R, ni de 600 supersport comme on en connaît de nos jours, il n'existe pas encore de vrais quatre-temps destinés aux plus furieux d'entre les motards en moyennes cylindrées. Et les législations le permettant encore, c'est une belle idée de lancer sur les routes une machine moderne animée par un bloc deux-temps performant au goût puissant, rappelant en l'occurrence tout le parfum course des TZ...

### Une Yama... ho (Yam' à eau ?) !

C'est ça, la RD LC : une machine moderne, performante et sympathique, qui ne cesse de rappeler à son propriétaire le cousinage évident qui la lie aux modèles compétition dont elle est inspirée, tout en



*Deux ancêtres de la RD LC : ici, une 350 YR1 de 1967...*

*... et là, une 350 RD de 1972, première née de la série RD, refroidie par air.*



## YAMAHA RD 350 LC

sachant également se montrer remarquablement civilisée dans la circulation au quotidien. Autrement dit, que d'excellents ingrédients réunis pour faire un succès indéniable...

Mais revenons à l'introduction de la RD 350 LC, type 4L0. Dans la lignée des séries R puis RD (ainsi que des TZ, bien sûr), son moteur est un twin incliné face à la route de 347 cm<sup>3</sup>, super-carré (64 x 54 mm), à admission par clapets (deux carbus de ø 26 mm) et allumage électronique. Démarrage au kick et boîte six rapports. La grande originalité se situe au niveau de son mode de refroidissement, par eau. Un radiateur de taille considérable prend place sur le double berceau du cadre, en avant du haut-moteur (bloc-cylindres en une seule pièce) sans ailetage aucun. Les deux échappements ont beaucoup d'allure, façon pots de détente, avec silencieux intégrés.

Le cadre est un classique double berceau tubulaire en acier généreusement renforcé. Il porte un bras oscillant du même métal assemblé en triangle qui, avec un long amortisseur unique placé dans l'axe de la poutre dorsale du châssis, forme le système cantilever de suspension arrière. A l'avant, on trouve une traditionnelle fourche télescopique et carrément deux disques de frein de 267 mm, de quoi arrêter *a priori* sans encombre les 160 kilos tous pleins faits de la RD !

Du coup, à l'arrière, il faut se contenter d'un tambour simple came installé dans le moyeu de la très jolie jante en alliage. Des roues (de 18 pouces AV/AR) à cinq doubles branches arrondies très réussies qui avaient été dessinées pour la XJ 650. D'ailleurs, dans son ensemble, la 350 LC est une petite merveille, esthétiquement parlant. Ligne générale, choix des matériaux, des accessoires, des coloris (quel contraste

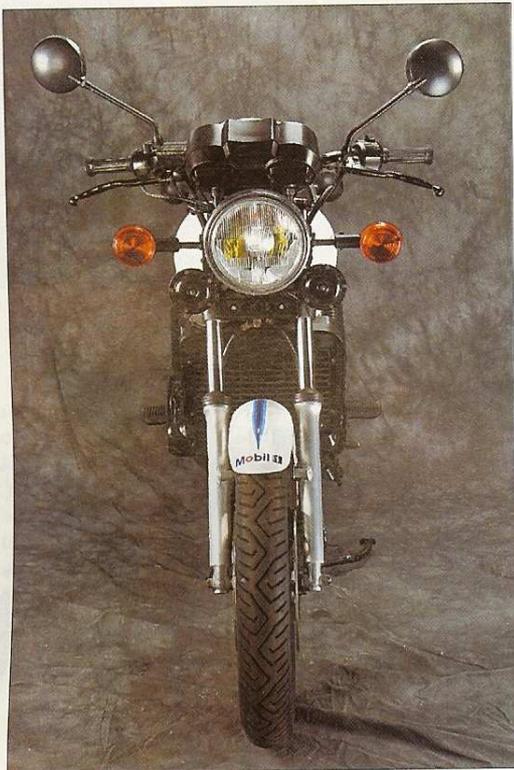


**A l'avant, on trouve un double disque ø 267 mm. Notez le garde-boue "TZ-look".**

**A l'arrière, le freinage est confié à un tambour simple came intégré à la roue en alliage d'origine XS 650.**



## Une des plus belles Yamaha produites...



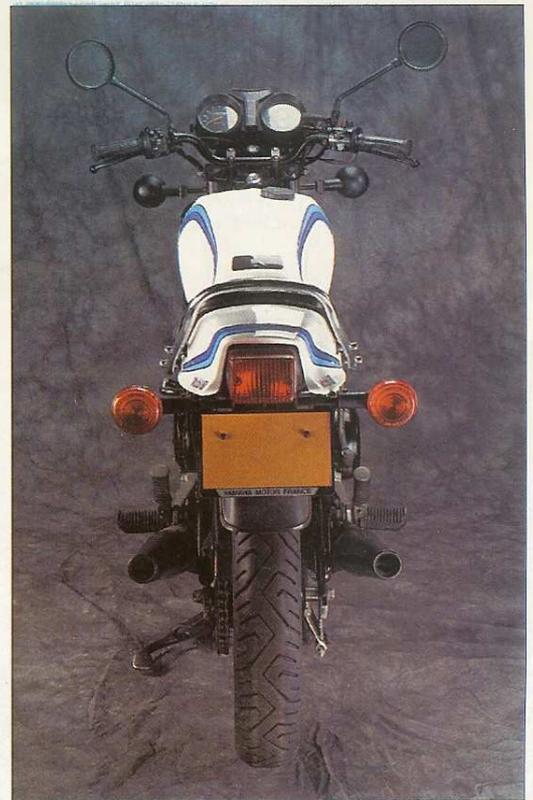
**Racée, bien équipée, la RD 350 LC a marqué son époque avec un ramage à la hauteur du plumage !**

**Planche de bord de bon goût et complète. Température d'eau logée dans le compte-tours.**

## Pilote de Grand Prix sur TZ Junior

Déjà, il y avait le *background* course, cette filiation indéniable avec les TZ... Comme, de plus, la RD LC jouit d'un look irréprochable, l'excitation était décidément à son comble : le ramage pouvait-il être à la hauteur d'un tel plumage ? Eh oui, on n'a pas tardé à se rendre compte de toutes les qualités de cette 350. « Il fallait l'inventer ! » s'exclame *Moto Revue* dès l'arrivée de la machine en France en mai 1980. Un





Les échappements rappellent les pots de détente des TZ. Silencieux intégrés en prime.

mois plus tard, l'hebdomadaire organise un essai sur circuit avec pour "témoin" une 350 TZ : « Piloter une TZ sur la route, c'est insensé et une TZ de route, c'est impensable... C'était ! Depuis la sortie de la RD LC, Yamaha permet de combler ce vide grâce à une moto qui propose aux amateurs de communiquer chaque jour avec le monde de la compétition... Exactement comme les DT ont lancé la mode des trails, la Yamaha RD LC risque de faire un gros tabac dans le monde de la moto... Même si sa filiation avec les fameuses TZ n'est pas aussi proche qu'on le dit, la 350 donne une clé pour accéder au vrai pilotage. Elle répond parfaitement à ce désir que nous avons tous de nous identifier à ces maîtres à rouler que sont les Roberts et autres Cecotto... Alors ne croyez-vous pas qu'il faudrait changer l'appellation de la RD 350 LC ? TZ Junior, c'est mieux comme ça, non ? ».

Outre toutes les qualités statiques déjà entrevues, il faut avouer en effet que la RD 350 LC ne manque pas d'atouts : naturellement vive, nerveuse, bénéficiant d'un rapport poids-puissance exceptionnel (47 ch pour 143 kilos à sec), elle est très rapide (plus de 180 km/h) et surtout accélère très fort, tandis que la partie-cycle permet d'exploiter au mieux le brio du moteur, offrant tenue de cap sereine, maniabilité hors-pair et freinage de première classe. Evidemment, quoique fort souple, la LC demande à être conduite avec une certaine autorité : comme disait *Moto Revue*, « Pas de faux-semblants avec ce vif-argent ! ». Les reprises en cinquième ou sixième ne sont pas son point fort et la consommation, qui s'élève la plupart du temps à plus de dix litres aux cent, sans oublier l'huile, passe pour son principal défaut...

Né en 1979, présenté en octobre au Salon de Paris (avec un seul disque avant), livré chez les concessionnaires français à la fin du printemps 1980, le modèle 4L0 a vécu près de trois ans sans remise en

## Sur la piste : vive la Coupe !

Au début des années 80, Sonauto, importateur Yamaha, prend le relais de la SIDEMM (Kawasaki) en organisant une Coupe Yamaha patronnée par Gauloises, sponsor traditionnel de la maison, série d'épreuves qui succède à la fameuse Coupe-Kawa en proposant comme monture aux nombreux candidats futurs champions la 350 LC, bien sûr ! D'entrée, cette Coupe Gauloises-Yamaha est un beau succès : elle fait le plein d'engagés, offre constamment un magnifique spectacle grâce notamment au fort potentiel de la RD LC sur circuit et permet ainsi de découvrir quelques jeunes talents qui feront carrière au plus haut niveau national et même international : on citera entre autres Thierry Rapicault (vainqueur en 1981), Philippe Roblès (1<sup>er</sup> l'année suivante), Philippe Pagano (numéro un 1983), Eric Delcamp,

Pascal Serra, Franck Poulle, Christian Andrieu (vainqueur en 1984), Franck Fréon, Gérard Furling, Christophe Bouheben, Thierry Crine, Richard Gauthier (champion en 1986), Thierry Pelletant, Frédéric Protat, Florian Ferracci, Didier Hamdi, Emmanuel Lentaigne... Sans oublier le plus célèbre de tous les Yamaha-boys, le Hyérois Jean-Philippe Ruggia, lauréat en 1985, meilleur élément de la Coupe au plan français, mais également double vainqueur de la finale européenne des coupes Yamaha, disputée à Carole fin 1984 puis sur le tracé de Zandvoort en Hollande un an plus tard, au mois d'août 1985 (il existait alors des formules de ce type dans différents pays d'Europe). Ruggia, véritable révélation de la Coupe Gauloises : à l'orée d'une superbe carrière en Grands Prix, une étoile était née !



Le plus célèbre des jeunes talents révélés par la Coupe : Jean-Philippe Ruggia (37).



## Trois stades d'évolution : 1983, 1985 et 1986...

**Croquis de travail révélés par l'usine lors de l'introduction de l'évolution 1983, le modèle 31 K. On a bossé dans toutes les directions, tout a changé ou presque par rapport à la 4L0 : la mécanique, la partie-cycle et les suspensions (7), mais aussi la présentation générale ou le tableau de bord (3 & 6).**

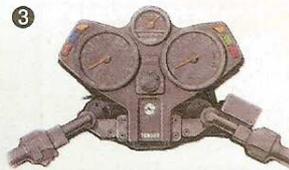
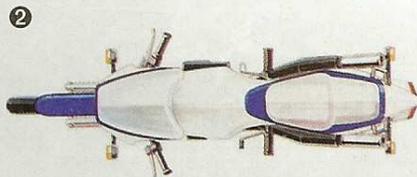
question fondamentale. On note juste quelques améliorations de détail en 1981, telles qu'un haut-moteur légèrement assagi (nouveau dessin des transferts et réglages de carbus, pour davantage de souplesse et tenter d'éliminer un fâcheux trou de carburation entre 5 000 et 6 500 tours), des clapets en alu, des étriers de freins modifiés (pistons plus longs, plaquettes plus fines) ou l'apparition du coloris noir. Ou, en 1982, une décoration à trois filets au lieu de deux...

### Trois grandes étapes

La RD 350 LC connaît une première grande évolution en 1983 : on change tout ou presque sur la RD 350 LC2, dite 31 K. Le cadre, qui accueille désormais une suspension arrière Monocross progressive à amortisseur vertical et bras oscillant de section rectangu-

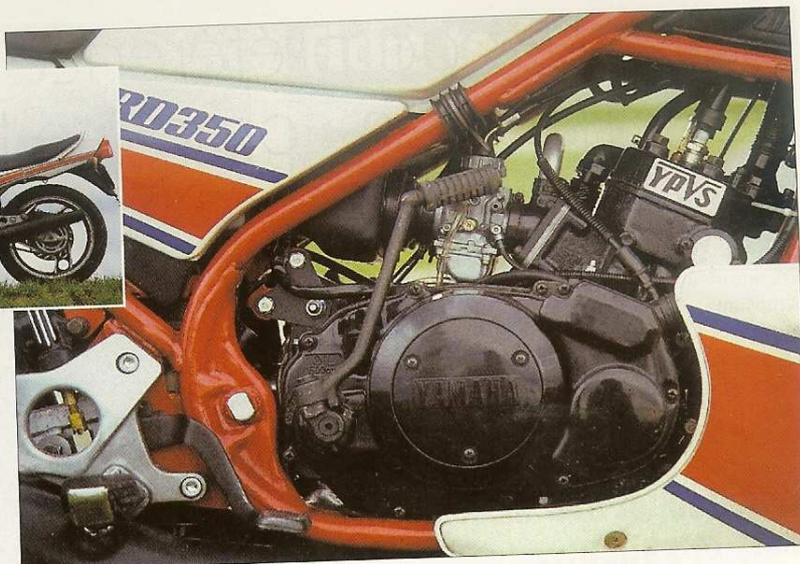
laire, plus trois freins à disque (un à l'arrière), des pneus tubeless, un nouveau look dû à un habillage redessiné et surtout un nouveau moteur (donné pour 59 ch à 9 000 tr/mn !) équipé de l'YPVS (valves à l'échappement) et de nouveaux pots. A part les carters centraux et une partie de la boîte de vitesses, il n'y a plus guère de pièces communes avec la 4L0, c'est vraiment une nouvelle moto, qu'Yves Belleville essaie pour *Moto Revue* au Japon sur le circuit de Sugo au début de l'année. « Pour la même somme d'argent (19 405 F), on trouve sur le marché autre chose, parfois plus gros, mais sûrement pas aussi performant, enthousiasmant et efficace. Une moto de GP, parfaitement adaptée à la route, sûre et confortable. Un rêve... », écrit-il, sous le charme.

Faut avouer que la nouvelle RD LC (ou RZ 350, comme elle s'appelle au Japon ou aux USA, où elle vient seulement de faire son entrée) réalise l'exploit d'offrir des performances très nettement à la hausse à tous points de vue avec, dans le même temps, une bonne volonté à moyens et bas régimes toujours accrue... Comme il se doit, le succès est à la hauteur des prestations.





**Première évolution en 1983, avec la 31 K : YPVS, Monocross, à peu de choses près, tout est nouveau !**



**Avec (à gauche) ou sans carénage (ci-dessous), la RD 350 F (type 57 V) apparaît en 1985.**



Pourtant, dès février 1985, voici une nouvelle évolution, avec la RD 350 F (pour Fairing, carénage) ou N (sans), dite 57 V. Outre l'arrivée d'un modèle équipé d'un carénage intégral, en plus de la version "naked", on recense une nouvelle "carrosserie" (ensemble selle-réservoir-caches latéraux) et une nouvelle déco, ainsi qu'un tableau de bord repensé et des étriers de freins à pistons opposés, sur la RD F, essayée par *Moto Revue* (Gilbert Roy et Christian Delahaye) au Portugal, à Estoril.

## Do Brasil !

Enfin, en mars 1986 débarque une dernière évolution de la RD 350, la 1WT, ou 350 F2 : outre une grosse évolution mécanique (63 ch à 9 000 tr/mn) dûe à un haut-moteur revu et corrigé (cylindres, culasses, pistons, diagrammes), associé à de nouveaux échappements, carburateurs et allumage, on découvre aussi de nouvelles suspensions avant/arrière, des roues plus légères, des platines de repose-pieds redessinées, sans oublier l'habillage (réservoir, dossier, caches latéraux) et la déco. *Moto Revue* (Jean-Claude Scourar-

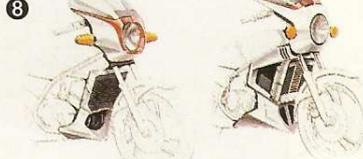
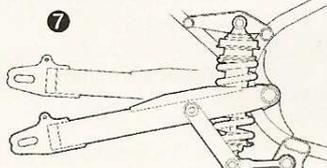
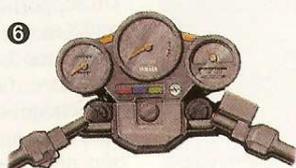
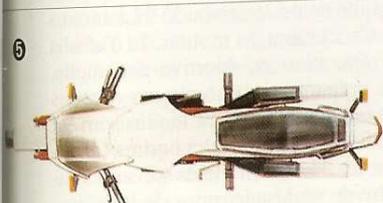
## La famille RD LC : 80, 125, 250...

Dès 1980, Yamaha décline le twin RD LC en version 250 (54 x 54 mm), une nécessité à l'égard de certains marchés comme le Japon ou même plusieurs pays européens où les quarts-de-litre, contrairement à ce que l'on connaît en France, jouissent d'une excellente popularité, à cause d'une réglementation favorisant cette cylindrée, que ce soit au niveau fiscal, sur le plan de la législation en matière de permis ou encore à cause du tarif des assurances. Jusqu'à

l'introduction de la TZR en 1986 (destinée au public japonais, si friand de replicas dans cette cylindrée, en face des Honda NSR, Kawasaki KR et autre Suzuki RG), la RD 250 LC a donc tenu sa place dans le catalogue Yamaha à côté de son aînée, réussissant plus ou moins bien selon les spécificités locales... En 1982, pour répondre à la nouvelle réglementation, justement, en vigueur dans l'Hexagone, la marque nipponne lance un mono 80 cm<sup>3</sup> qui, tant au niveau

du look que des équipements (refroidissement liquide, suspension arrière cantilever, frein avant à disque, jantes à bâtons...) ressemble comme un (petit) frère à la 350 dont il est inspiré. Il donne naissance l'année suivante à une 125 LC du meilleur effet qui, comme la deux-et-demie du même nom, tiendra au sein de la vaste gamme Yamaha le rôle de fer de lance sportif dans la cylindrée jusqu'à l'arrivée d'une 125 TZR en fin de décennie.

**Dans la foulée de la RD 350 LC arrive aussitôt une 250 quasi-identique.**



## YAMAHA RD 350 LC

# Chosissez de préférence une machine complète !

nec) l'essaie à Carole, titrant : "L'appel du circuit". Tandis que la version sans carénage termine sa carrière fin 1986, en France la RD F2 passe au bleu Sonauto-Gauloises. La production cesse en 1991. Amusant : il faut savoir que les toutes dernières machines (1990-1991) ont été produites non pas au Japon, comme les autres RD 350 LC, mais au Brésil, d'où des moteurs portant le code 2UA arborant sur le carter d'allumage une moulure indiquant "Produzido na zona franca de Manaus" !

### Un joli jouet bon marché, mais attention...

Quand la RD LC arrive en concessions, les uns adorent (certains vendeurs se souviennent encore de bons de commande signés avant même le moindre essai dans la presse, juste après parution des premières photos !), les autres la revendent au bout de 2 000 kilomètres ! Mais, aujourd'hui, qui sont les possesseurs de RD 350 LC ? « Des gens sympa, souvent bizarres, dicit Jean-Pierre Bonato, dynamique président de RD Le Club, en tous cas des fondus de deux-

**Troisième ravalement de façade en 1986 : voici la 350 F2 (ou 1WT) dans sa robe aux couleurs du sponsor de la Coupe Yamaha.**



temps. Je citerais José, possesseur d'un 4L0 accusant 95 000 km, Zorg et sa 31 K neuve dans son salon, un certain JP et son moteur de 4L0 posé dans le bureau de son agence de communication comme une sculpture, ou encore Bruno, qui avoue quelque vingt-cinq RD LC montées ou en pièces... »

## A propos de RD 350 LC

Prix en 1980 : 13 172 F (19 405 F en 1983, 26 987 F en 1986, 32 005 F en 1990)

Cote actuelle : de 1 000 (moto complète à restaurer intégralement) à 3 000 euros (machine 100 % origine en parfait état) pour une 4L0, 700 à 2 000 euros pour une 31 K

Ventes en France : 10 725 unités  
4 L0/ 1980 : 2300 - 1981 : 1702 - 1982 : 1109  
31 K/ 1983 : 2336 - 1984 : 1090  
57 V/ 1985 : 675  
1WT/ 1986 : 714 - 1987 : 338 - 1988 : 179 - 1989 : 150 - 1990/1991 : 132

Club : RD Le Club - BP 346 - 83077 Toulon Cedex 9.  
Mail : rdleclub@wanadoo.fr  
Fax : 04 94 08 24 22

Créé il y a plus de deux ans, il compte plus d'une cinquantaine de membres dans la France entière, certains possédant plusieurs RD LC ! Facilite les contacts pour les pièces, regroupe les annonces, publie un bulletin de liaison trimestriel, participe à des salons et expos... Mais surtout fait refabriquer pour ses membres des pièces introuvables comme la bavette arrière, le catadioptré ou le garde-boue avant de la 4L0, ou encore le kit complet (tête de fourche et sabot) de la Coupe.

Essais dans Moto Revue : n° 2460, 2467, 2598, 2609, 2690, 2749

### Spécialiste(s) :

#### Consommables :

EMAC (01 60 84 61 39)

#### Rectification vile et réalésage :

Moto Vente Service (04 94 27 82 77)

#### Pièces spéciales : Solution Fusion

(04 94 38 54 31)

#### Kits déco : DD Moto Team

(04 74 89 03 54)

#### Pièces Yamaha origine neuves :

Rosny Yam (01 48 12 17 40, remise aux membres du club)

#### Pièces Yam occasion : Claude Vogel

(03 25 80 87 59)

### Sites Web

#### Le site de référence historique :

Xavier Blanc (membre du club)

[www.rd350lc.net](http://www.rd350lc.net)

#### Le site mécanique & tuning :

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

#### Le site du club italien :

[www.rd-club.it/](http://www.rd-club.it/)

#### Un site anglais incontournable :

[www.lepower.clara.net](http://www.lepower.clara.net)

#### Autre site GB : <http://rd.linefeed.com>

#### Un site US :

<http://rz350.freesevers.com>

#### Un site allemand : [www.rd350lc.de](http://www.rd350lc.de)

### Merci

A la Revue Moto Technique (ETA), voir n° 15 (250/350 RD, épuisé), 40 & 52

## Investir à l'achat plutôt que dans la restauration

Ce qu'il faut savoir lorsqu'on cherche une moto de ce type : compte tenu de la difficulté pour trouver des pièces en état d'origine, du coût d'une restauration par rapport au prix de la moto, il est, comme si souvent avec les Japonaises, largement préférable d'acheter un peu plus cher une moto en bon état et surtout complète, plutôt que de se lancer dans une restauration sur une demi-épave vendue à prix cadeau... *A fortiori* à propos des 4L0 et 31 K.

Certaines pièces ne sont évidemment plus disponibles. La 4L0 est bien entendu la plus touchée : vilebrequin complet assemblé (existe en remplacement et divers kits réparation), échappements (gauche ou droit), cylindre gauche, tube jonction YEIS, bavette arrière, catadioptré bavette, plaque supports ressorts béquille centrale, kit autocollants... Et ça ne s'arrange pas, naturellement.

## Bon à savoir

Il y a donc un certain nombre de choses à vérifier lorsqu'on est acheteur. Comme toutes les machines typées sportives, les RD LC ont souvent tâté du circuit, aussi faut-il vérifier soigneusement le cadre, l'alignement des roues et chercher les traces de chute(s). Un support de béquille centrale ressoudé ? La moto a roulé en course ! Concernant le moteur, la Yamaha ayant une bonne réputation de sportive accomplie, pas chère, facile à préparer, trop nombreux sont les sorciers qui se sont fait la main dessus, le plus souvent pour le pire... Vérifiez les cotes des cylindres (attention, notamment sur les 31 K et modèles suivants : au-delà d'un millimètre de réalésage, on a de gros problèmes d'étanchéité avec les valves d'échappement),



**De nombreux concessionnaires ont commercialisé de petites séries de RD LC spéciales et Sonauto a même un temps proposé cette Christian Sarron Replica.**

l'état du vilò (des roulements) et l'huile de boîte (en "mayonnaise", s'il y a fuite au niveau du joint de pompe à eau). Sur la 4L0 en particulier, traquez les croisements génétiques : on a vu des trucs style bas-moteur 1981 dans cadre 1980, avec cylindres 1980 et carbus et pots 1982, etc. En général, c'est plutôt très mauvais signe !

Ne laissez pas passer non plus les fuites aux échappements (attention à l'inversion de pièces 1980/81-82-83), vérifiez les numéros de cadre et de moteur (les RD LC ont si souvent eu plusieurs vies...), examinez les pots (coupés et ressoudés ? retrouver des échappements nickel est devenu une sorte d'aventure !) et les pipes d'admission (qui peuvent être craquelées) qui atteignent, neuves, des tarifs prohibitifs.

Sur la 31 K, il faut regarder l'état du réservoir à l'angle inférieur, au-dessus du robinet d'essence, fréquemment percé. Un feu rouge arrière cassé ? Ça coûte une fortune en neuf et c'est introuvable d'occasion. A propos de la 1WT, même remarque en ce qui concerne le réservoir. Quant au reste, appliquez les vérifications normales pour un deux-temps sportif. Indestructible : la boîte de vitesses. Bonne chasse !

## Fiche technique

### Modèle 1980 (type 4L0)

#### Moteur

bicylindre en ligne incliné face à la route deux-temps refroidi par eau  
 Alésage x course : 64 x 54 mm  
 Cylindrée : 347 cm<sup>3</sup>  
 Taux de compression : 6,2 à 1  
 Puissance maxi : 47 ch à 8 500 tr/mn  
 Couple maxi : 4,02 mkg à 8 000 tr/mn  
 Allumage : électronique  
 Alimentation : 2 carburateurs Mikuni VM SS ø 26 mm  
 Lubrification : graissage séparé Autolube  
 Démarrage : kick  
 Transmission : primaire par engrenages (rapport : 2,870)  
 Embrayage : multidisque en bain d'huile  
 Boîte : 6 rapports  
 Transmission : secondaire par chaîne (rapport : 16 x 39 = 2,438)

#### Partie-cycle

Cadre : double berceau tubulaire acier  
 Suspensions : fourche télescopique AV déb. 140 mm/AR monoshock cantilever déb. 110 mm  
 Freins : double disque ø 267 mm AV/AR tambour simple came ø 180 mm  
 Roues : jantes alliage léger ø 18"  
 Pneus : 3.00 x 18 4PR AV/AR 3.50 x 18 4PR  
 Longueur : 2 080 mm  
 Largeur : 750 mm  
 Hauteur : 1 090 mm  
 Empattement : 1 365 mm  
 Garde au sol : 170 mm  
 Hauteur de selle : 785 mm  
 Contenance réservoir essence : 17 litres  
 Réservoir huile : 1,8 litre  
 Poids à sec : 143 kg

#### Performances

Vitesse maxi : plus de 180 km/h  
 400 m départ arrêté : 12" 9

