

YAMAHA RD350LC



**1980 : Yamaha RD 350 LC
élué "moto de l'année"
par la presse (Moto-Journal n° 493)**

Des performances étonnantes 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 étage 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-bloc, l'utilisation de matériaux spéciaux (alliages légers, etc...) font de cette moto de 139 kg (161 kg, tous pleins faits) l'un des meilleurs rapports "poids-puissance" du marché actuel.

La course à l'aventure

1980, YAMAHA défraye la chronique en sortant à la surprise générale, une moto de route 2 temps.

Un certain style de machine disparue depuis une bonne décennie.

Certains vont alors jusqu'à la comparer avec la TZ.

C'est la RD 350 LC, 2 temps, à refroidissement liquide et suspension arrière Cantilever, moteur de 47 CV DIN à 8.500 tr/mn, puissant, nerveux et souple.

Couple de 4 kgm à 8.000 tr/mn, partie cycle dont le comportement rappelle celui des 350 TZ, freinage super efficace, maniabilité sans égal.

1981 : l'année de la coupe Yamaha

1981, la nouvelle RD 350 LC est si proche des machines de compétition que YAMAHA crée une coupe. La coupe YAMAHA est réservée aux possesseurs de RD 350 LC. Une coupe dont le 1^{er} Prix, fait unique, est un véritable ticket d'entrée au championnat du monde, avec la remise d'un trophée Patrick PONS et surtout, une saison de course sur YAMAHA TZ au sein du team Patrick PONS.

Oui, vous avez bien lu,

Alors si vous voulez vous lancer dans la course à l'aventure, lâchez votre guidon pour prendre votre stylo et écrivez à : COUPE YAMAHA GAULOISES, 33, Bd Berthier - 75017 PARIS.

CULASSE ET CYLINDRE

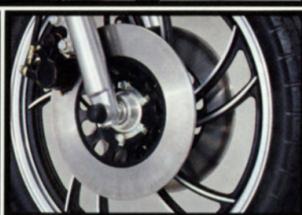
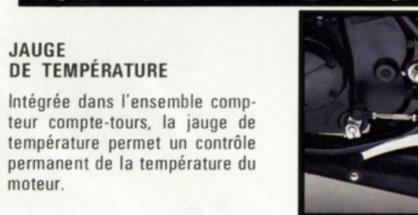
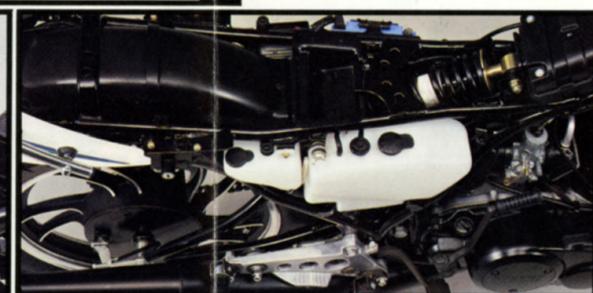
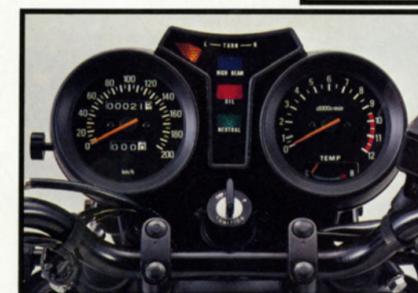
Culasse d'une seule pièce pour un équilibre de refroidissement maximum.
Cylindres séparés.



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 REFOUDDISSEMENT 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.

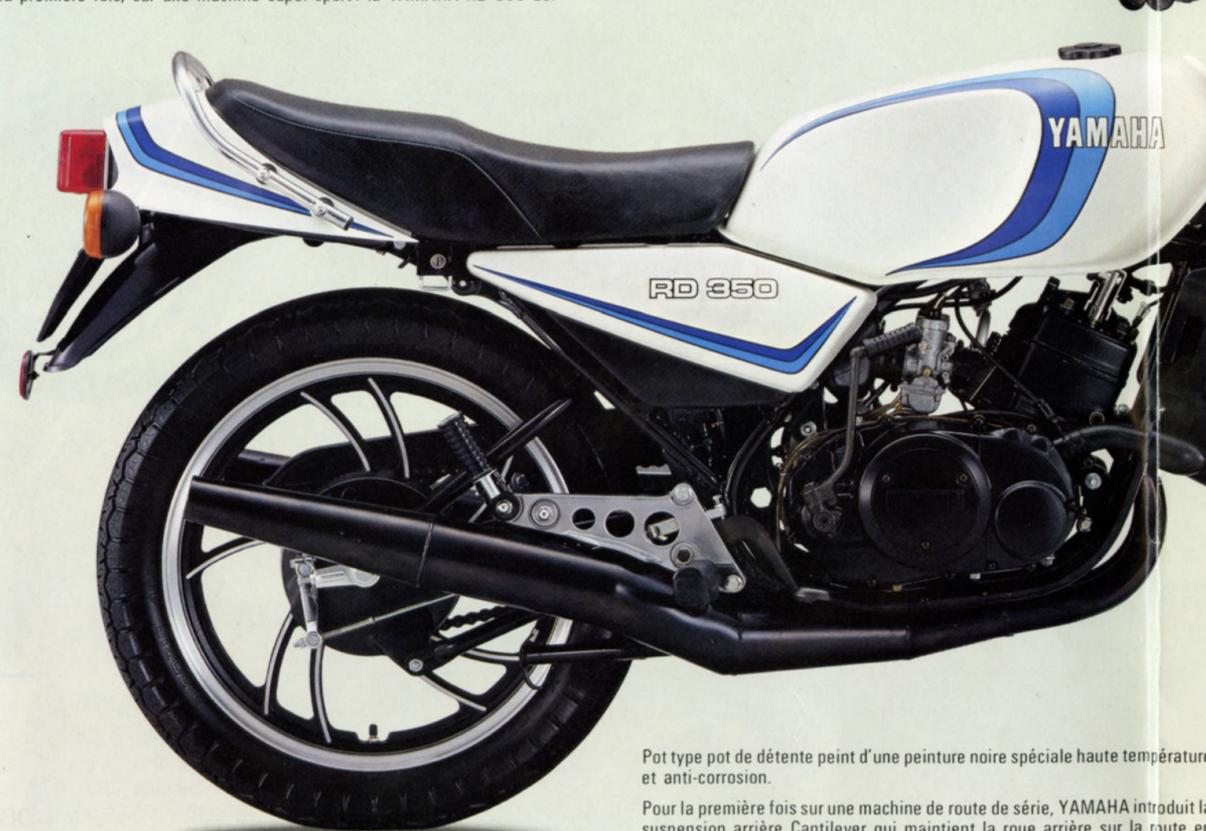
SUSPENSION "CANTILEVER"

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.

Quelle que 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 bâti 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.



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.

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.

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



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

Phare à iode pour une vision nocturne maximum.

Le réservoir est positionné pour un refroidissement optimum.

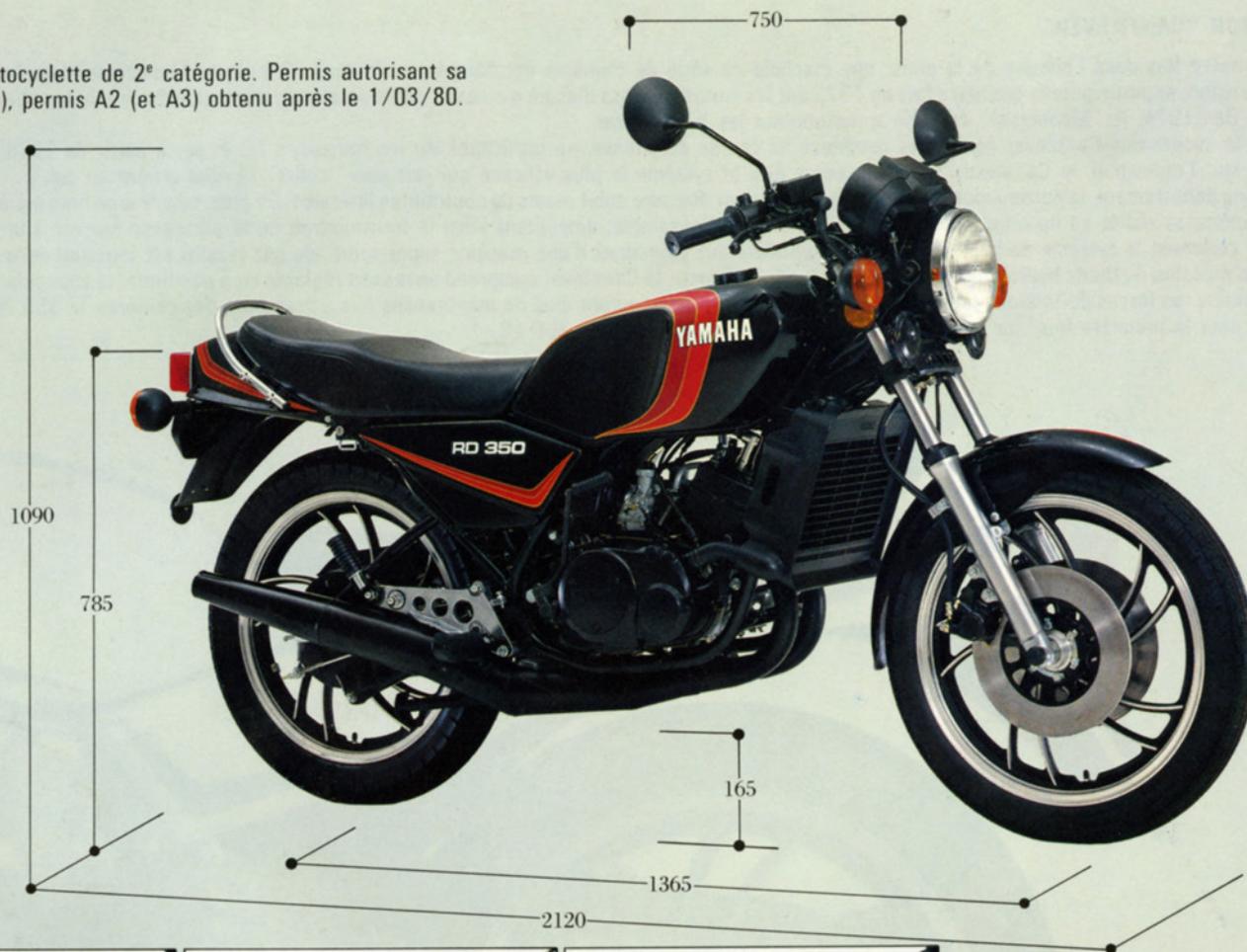
Le moteur à refroidissement liquide est étroit permettant une largeur hors tout minimum.

Le moteur super-léger est doté d'un allumage électronique, type C.D.I. La boîte est à 6 rapports serrés et d'un fonctionnement précis. Les carburateurs sont des MIKUNI VM 26 SS.

1981 : Yamaha RD 350 LC
"La moto de la Coupe Yamaha"



Yamaha RD 350 LC : motocyclette de 2^e catégorie. Permis autorisant sa conduite : permis A (moto), permis A2 (et A3) obtenu après le 1/03/80.



Spécifications

Moteur :

Type : bi-cylindre, 2 temps.

Cylindrée : 347 cm³.

Alésage-course : 64 x 54 mm.

Taux de compression : 6,2 à 1.

Puissance maxi : 34,5 kW DIN/8.500 tr/min
(46,87 ch DIN).

Couple maxi : 4,02 Da Nm DIN/8.000 tr/min
(4,09 kg-m DIN).

Graissage : Autolube Yamaha.

Allumage : CDI.

Mise en route : kick.

Boîte : 6 vitesses.

Châssis :

Longueur HT : 2.080 mm.

Largeur HT : 750 mm.

Hauteur HT : 1.090 mm (sans rétroviseur).

Hauteur de selle : 785 mm.

Empattement : 1.365 mm.

Garde au sol : 165 mm.

Poids (en ordre de marche) : 161 kg.

Réservoir d'essence : 16 litres.

Pneu AV : 300 S 18.4 - PR.

Pneu AR : 350 S 18.4 - PR.

Frein AV : double disque diamètre 267 mm.

Frein AR : tambour, diamètre int. 180 mm.

PRÉCONISATION EXCLUSIVE 

CACHET DU CONCESSIONNAIRE

Importateur : **SONAUTO S.A.**
1, avenue du Fief
Z.A. Les Béthunes
St-Ouen-l'Aumône - B.P. 479
95005 CERGY PONTOISE CEDEX

Les caractéristiques et coloris sont donnés à titre indicatif et peuvent être modifiés sans avis préalable du constructeur et de l'importateur en fonction des réglementations techniques (et ce sous réserve d'erreur de typographie).

Documentation année 1981



YAMAHA MOTOR N.V.

Postbus 7829 Prof. E.M. Meyerslaan 3
Amstelveen (Amsterdam)

LIT-3MC-0107546-81BK (AG1) 55.12 x 120.5D1 Printed in Japan