

# Moto REVUE

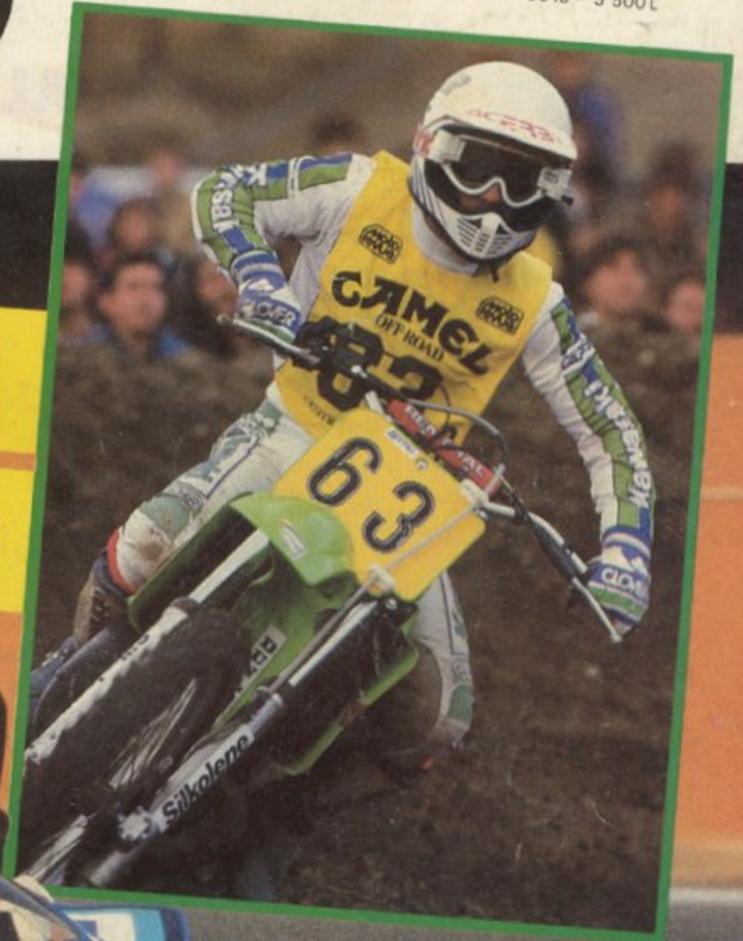
350 Yam RDLC  
« F » 85

Trial : 250  
Honda et Yamaha  
« usine »

500 HVA XC

N° 2690. Jeudi 14 février 85. 10,50 F - 4 fs - 80 fb - 3 500 L

Ouverture de la saison  
cross à Beaucaire

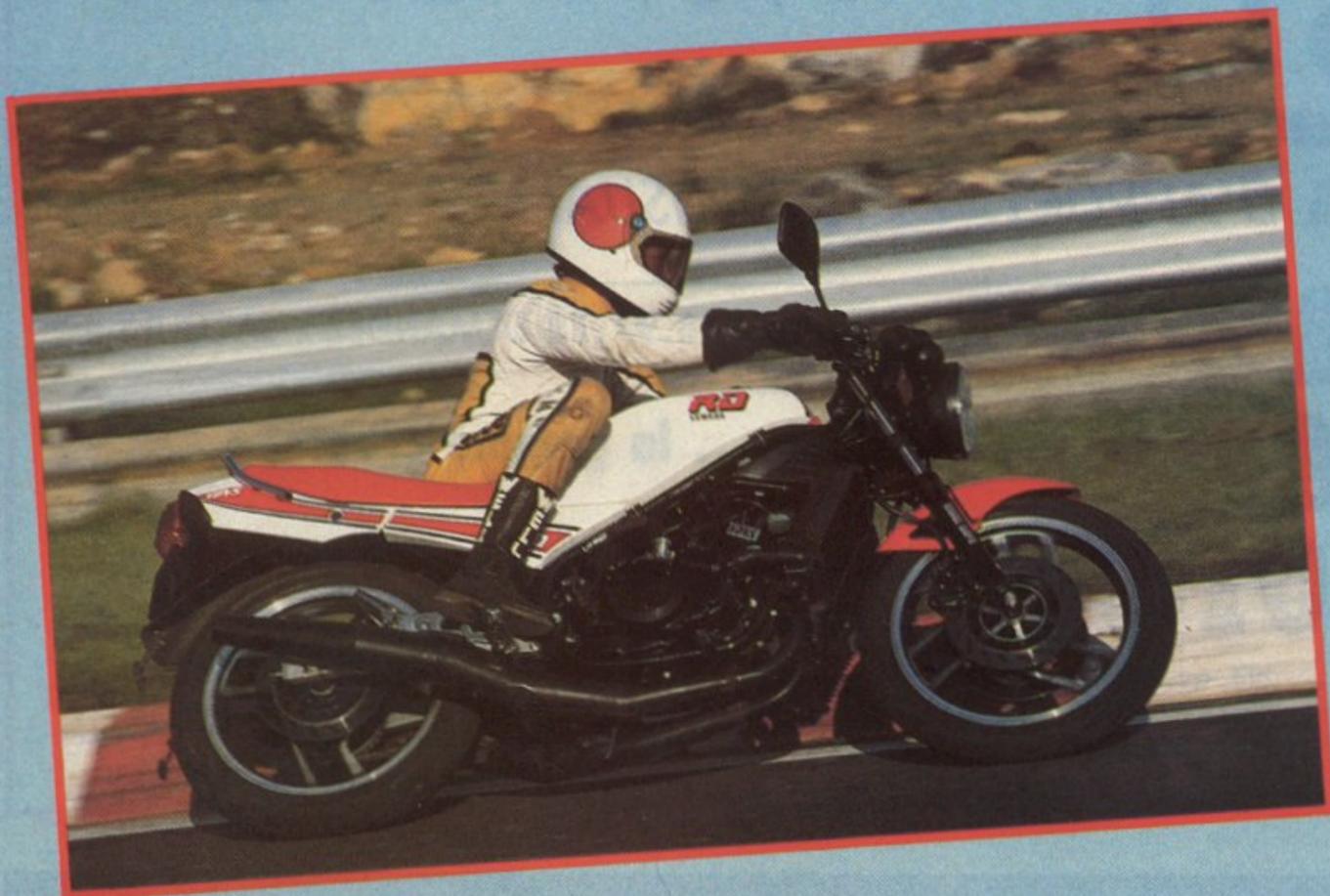


TEST AU JAPON

Suzuki GSX R 750

## SUCCES INATTENDU

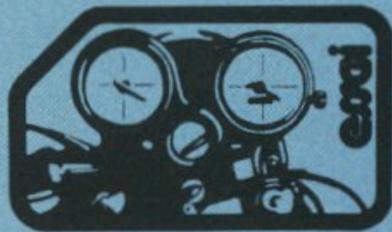
*La 350 LC n'est pas la moto de l'année et pourtant, entre 200 et 900 cm<sup>3</sup>, c'est la routière, ou la bitumeuse si vous préférez, qui se vend le mieux. Alors c'est vrai, pourquoi « changer une formule qui gagne ? ».*



*l'indélogé*



# ESSAYAMAHA



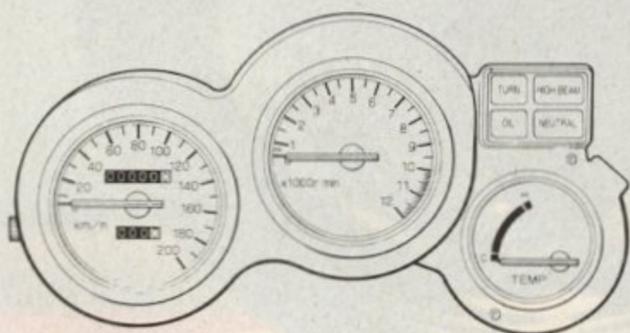
able



**A 350 RD LC 85**

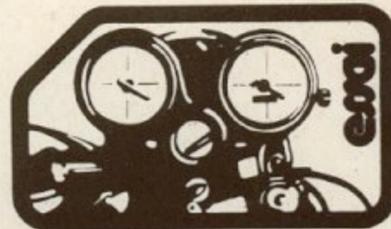
**D**epuis 1980, elle ne cesse de s'imposer comme la moyenne cylindrée la plus efficace sur le plan sportif. Supplantant les 500 cm<sup>3</sup>, taquinant les 750 au passage, la 350 RDLC n'est pas un mythe, pas une star, mais un cas néanmoins dans l'histoire de la moto. Rarement machine n'aura dominé aussi outrageusement sa catégorie ; il aura fallu attendre jusqu'à la Honda NS 400 pour qu'elle trouve enfin une concurrente à sa hauteur. Moto phénomène par son rapport simplicité-efficacité, elle a évolué au fil des ans pour en arriver à ce modèle LC F. Un air de 500 mais toujours le côté raisonnable du bicylindre.

Depuis vingt-cinq ans, Yamaha travaille sur le bicylindre 2T, et souvent dans la même cylindrée par la force des choses. Un effort payant dans deux domaines : la compétition et la réintroduction, il y a cinq ans, du moteur deux-temps sur le marché grâce au refroidissement liquide. Si bien qu'avec cette toute dernière LC, on a l'impression que Yamaha est arrivé à un summum tellement le bicylindre est performant, efficace et fiable. Il va s'avérer de plus en plus difficile de faire mieux en partant de la même base ; c'est peut-être pour cela que Yamaha ne s'est intéressé cette année qu'à la partie-cycle.



Le nouveau tableau de bord : pas plus d'indications que sur le précédent mais beaucoup plus lisible et esthétique. En fait, c'est le même que celui de la 500 RDLC sauf que le compteur de vitesse s'arrête à 200. Avec la spéciale C.B.F. 204 chrono correspondent à 210 compteur. L'aiguille du thermomètre d'eau se déplace sur jamais plus du quart de sa course ; nous sommes en hiver bien sûr, mais c'est surtout les pelles à air qui s'avèrent beaucoup plus efficaces que sur la version 83-84.





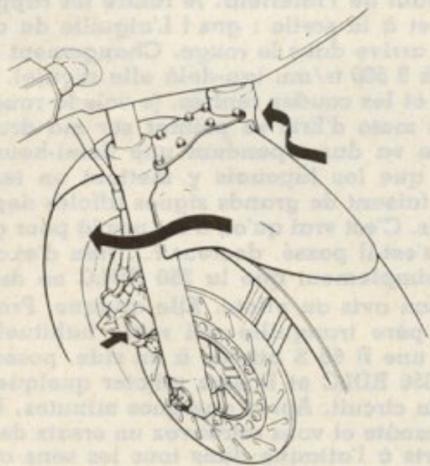
Certes, on peut encore trouver quelques chevaux, comme C.B.F. n'hésite pas à le faire devant la solidité du moteur Yamaha, mais ces derniers bourrins ne s'adressent qu'aux amateurs vraiment exigeants. Telle qu'elle se présente d'origine (nous avons essayé deux formules : la standard et la LC C.B.F.), la dernière étape de la RDLC n'apporte rien de résolument neuf. A la limite, on serait tenté de dire que ça fait partie des modifications normales dont doit bénéficier un modèle d'une année sur l'autre. C'est d'ailleurs plus un souci commercial qu'un apport réellement important pour l'utilisateur.

Nous avons essayé la LC 85 sans carénage à Estoril au Portugal, la LC F sur le circuit de Lédenon, à Carole et sur la route. Mais l'essai que nous attendons tous, ou plutôt le comparatif, c'est le match 350 LC F - 400 NS qui ne saurait tarder. La LC F n'est bien sûr qu'une copie améliorée de la LC 84, aussi avons-nous agrémenté cet essai d'une prise en main d'une version un peu spéciale qui devrait rivaliser avec la NS 400 en Performances. Pour ceux qui trouvaient que la LC s'était assagie au fil des ans, voilà une solution peu onéreuse qui vient renforcer l'agrément et le côté sportif de la 350. Ainsi retravaillée, elle se rapproche de la fameuse 500 sur le plan des sensations tout en restant très abordable.

## Clin d'œil à la 500

Mais commençons par la LC F standard. On vous l'a dit, rien de changé côté moteur, Yamaha expliquant qu'un gain sur l'aérodynamisme équivaut à 2-3 ch à haute vitesse. C'est donc plutôt de ce côté que le constructeur a cherché. Pour gagner quelques kilomètres/heure, et surtout s'identifier davantage à la 500, la 350 LC adopte un carénage intégral qui imite assez bien celui de sa grande sœur. C'est bien vu ça comme manœuvre : on lifte la 350 à la sauce 500 afin de relancer commercialement la petite. Il ne faut pas oublier que c'est quand même elle qui fait les meilleures ventes, loin devant la quatre-cylindres qui s'apparente plus à une belle démonstration technique et esthétique.

Plus fin que sur la 500 bien sûr, cet élément en matière thermodurcissable opaque et transparent (rassurez-vous je vais très bien, je lis seulement la feuille des mines) s'accorde avec un nouveau garde-boue avant profilé façon FJ 1100 ou FZ 750. Il est flanqué à l'avant d'un phare rectangulaire (comme la 500) qui actualise efficacement le design. Fini les optiques rondes semble-t-il, en cinq années d'évolution, cet accessoire est devenu insupportable à l'œil sous cette forme (et pourtant je l'èèèmeu ma Triumph). Enfin bref, c'est propre et joli et ça hérite au vol d'une lampe halogène 60/55 W.



La mode est aux garde-boue avant profilés ; On remarque également à l'avant l'adoption des étriers de frein de la 500 à doubles pistons opposés. Les fourreaux de fourche sont différents extérieurement, tout comme les bouchons de valves d'air, plus accessibles que par le passé.

Derrière on trouve le tableau de bord de la 500 ; le même avec quelques graduations de moins au compteur de vitesses. Avec ces beaux cadrans, on se croit vraiment au guidon d'une machine de course. Avec le carénage, ça vaut déjà la mise de fonds supplémentaire par rapport à l'ancien modèle. C'est fou ce que c'est agréable une belle présentation ! De plus, ce poste de pilotage a le mérite d'être plus lisible que le précédent.

Ensuite, il faut chercher à la loupe pour faire le tour des autres modifications. On note des étriers double piston à l'avant (ceux de la 500), comme à l'arrière où il y en avait déjà merci. Ensuite, un nouveau bras oscillant surtout modifié au niveau des tendeurs de chaîne qui sont intégrés au caisson de section rectangulaire ; ce bras conçu sur le même modèle que la 500 s'articule sur roulements à aiguilles. Sur les fourreaux de fourche, apparaît la mention « variable damping ». Comme cette fourche était déjà équipée du système d'amortissement progressif incorporé, c'est donc qu'ils avaient dû oublier l'autocollant.

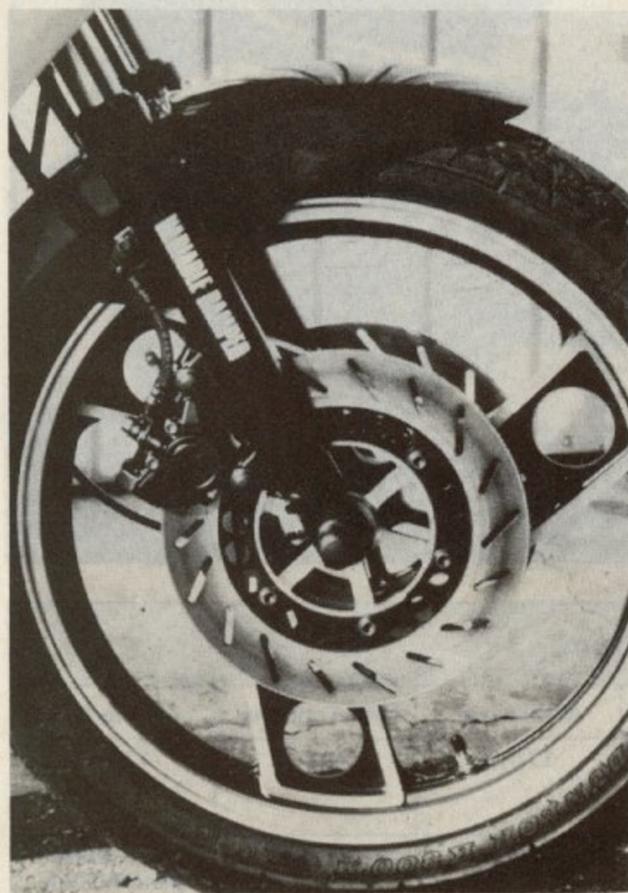
La LC F adopte encore deux demi-guidons en alliage : outre l'agrément esthétique, cela dégage le té supérieur, la colonne de direction et les valves d'assistance de la fourche ; cela simplifie d'autant l'entretien courant. Et puis j'allais oublier la nouvelle monte en pneumatiques ; des Dunlop K 300 japonais qu'il faudra user jusqu'au bout tellement ils sont bons sur le sec. Tout cela vous le paierez 1 650 F de plus que la version 84, ce qui ne fera pas l'affaire de tous ceux qui se serviront de leur monture en coupe Yamaha. La L.C.F. est en effet la seule version admise en coupe cette année (ils ont tout compris les constructeurs qui ont leur coupe).

## Efficacité d'abord

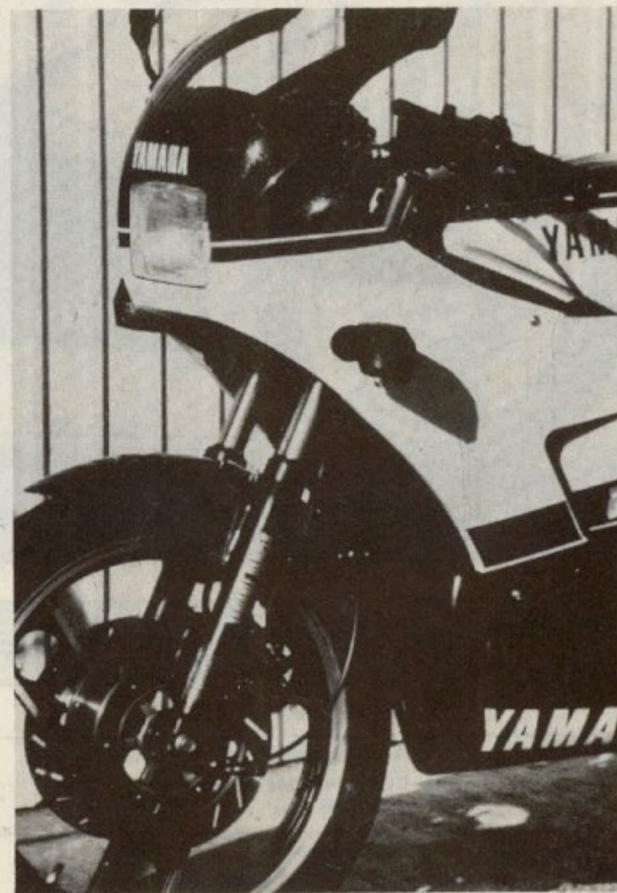
La LC F fait un petit kilo de plus que la RDLC 84 ; négligeable (sans carénage, trois kilos de moins). Ce carénage a été étudié pour favoriser l'appui sur la roue avant ; on sait que beaucoup reprochaient à la 350 RDLC sa légèreté de l'avant. Sur le circuit de Lédenon, on constate que les réactions bi-

zarres ressenties sur l'avant existent toujours mais sont bien atténuées. Sur le circuit Carole où les changements d'angle sont moins délicats, il n'y paraît plus rien. Et sur la route, c'est vrai que l'on ressent un léger mieux. Mais soyons clairs : d'une part, ces réactions ne seront perçues que par les utilisateurs très sportifs ; deux, elles n'empêchent pas la LC d'être une des machines les plus efficaces en tenue de route ; trois, elles dépendent souvent de la façon dont on se tient (les bras croisés, c'est pas bon) et de la pression des avant-bras sur le guidon. Parfois il faut le tenir fermement, parfois le relâcher complètement ; des petites recettes que les possesseurs de RDLC connaissent. Enfin, il faut avouer que sur une machine aussi homogène, aussi performante, on a toujours tendance à mettre l'accent sur des petites faiblesses qui passeraient inaperçues sur des machines à peine moins réussies. Que voulez-vous, les sportives doivent être sévèrement notées dans le cadre d'un essai sur circuit.

Tiens, puisque l'on passe la LC au scanner, sachez que lors de l'achat de cette machine, il faut faire impérativement vérifier le jeu à la colonne de direction. 99 fois sur 100, les femmes s'emm..., les problèmes naissent à cet endroit. Une parenthèse pour les néophytes : un mauvais serrage de la direction se traduit par des dandinements (en ligne droite la moto s'appuie sur le flanc gauche du pneu avant puis sur le flanc droit...) tous les 20-30 m environ entre 40 et 60 km/h. Si vous faites ce réglage vous-même, n'oubliez pas de contrôler la liberté de la fourche après bien sûr serrage de l'écrou de té supérieur et non pas après le serrage de la bague fileté. Et puis, tant que les outils traînent dans les parages, vérifiez si la graisse lubrifiant tous les roulements est toujours à son poste. Ce sont des petits trucs qui ne sont pas spécifiques à la RDLC, mais sur une machine aussi légère et rapide, le moindre défaut se révèle immédiatement sensible au guidon. Les deux nouveaux demi-guidons procurent une position de conduite un peu plus sportive encore que précédemment. La position serait parfaite en enlevant 3 cm de mousse à la selle, mais on se trouve



Les fourreaux de fourche arborent le sigle « Variable Damper ». Ce principe d'amortissement progressif par obturation de passages d'huile au fur et à mesure de l'enfoncement équipait déjà la fourche de la LC 83. On remarque les étriers de la 500 et le nouveau pneu Dunlop qui permet de mieux exploiter le freinage.



Belle gueule à l'avant pour la LCF qui reçoit avec bonheur un carénage rappelant le nez de la 500 RDLC. L'optique rectangulaire à lampe halogène quartz est réglable en hauteur depuis l'intérieur grâce à une molette manuelle pratique. Les rétros (efficaces au passage) ne viennent pas tuer la ligne.



d'ores et déjà bien abrité derrière le carénage, même en position vaguement effacée.

A part ça, on remarque d'entrée de jeu la puissance des freins. Je dirai même la violence. Les blocages de la roue avant ne sont pas rares, malgré tous les efforts du Dunlop K 300, plus performant au freinage que son prédécesseur. Trop puissant pour un frein ne peut être assimilé à un défaut ; et pourtant, il s'en serait fallu de peu pour que le double disque avant s'avère encore plus efficace et surtout plus agréable. La commande est la cause : pas assez progressive et peu « sensitive ». En conduite normale il n'y a rien à redire, mais lors des freinages très appuyés, on ne sait jamais trop bien où on en est, sauf quand on est par terre ! Ces freins demandent donc une attention toute particulière, exigent que l'on se concentre un maximum sur l'adhérence de la roue avant pour en tirer le meilleur parti. La RDLC freine très fort donc, mais encore faut-il posséder parfaitement le sujet. C'est sûrement là que réside la seule demi fausse note au chapitre qualités routières.

Le disque arrière, quant à lui, ne mérite que des louanges. Sur la LC F, on note au passage que la pédale de frein est désormais caoutchoutée, à la manière d'un sélecteur de vitesses. Bien, on a fait le tour de la LC F standard ; voyez qu'il y a peu à dire par rapport à sa devancière, passons maintenant à la RD 350 C.B.F.

*Trois kilos de plus, mais certainement 4 à 5 km/h de mieux grâce à l'excellente pénétration qu'apporte le carénage intégral. La version japonaise reçoit de très jolis silencieux alu rapportés dont n'est malheureusement pas équipée notre LCF.*

## Pour ceux qui ont le démon entre les oreilles

Une bonne LC 84 fait 192-195 chrono. C'est déjà très fort mais il y en a que cela n'impressionne plus (forêt d'index dans la salle). Pour eux, C.B.F. prépare à la carte des 350 ou des 500 RDLC. Nous avons pu ainsi disposer d'une 350 dite « intermédiaire » (plusieurs stades sont envisageables) qui, à notre avis, fera le bonheur des amateurs de deux-temps méchants. Le but de C.B.F. était de conserver toute la souplesse du moteur standard tout en accroissant assez sensiblement le couple et les performances. Pas de moteur pointu, pas de régimes excessifs, la C.B.F.-Fréon est étudiée avant tout pour être super exploitable sur la route. Tout cela a été obtenu sans fragiliser certaines pièces comme les pistons et vilebrequin ; d'ailleurs, le bas-moteur n'est même pas ouvert pour une question de prix.

C.B.F., pour ceux qui ne connaissent pas, c'est une concession Yamaha où officient messieurs Fréon père et fils. Je ne saurais vous dire lequel est le plus passionné des deux : Franck s'est illustré en compétition (2<sup>e</sup> promos 500, 3<sup>e</sup> coupe Yam) grâce à son talent personnel, mais grâce aussi aux bons soins de son père qui assurait la préparation mécanique. C'est dire que le gonflage d'une RDLC n'a plus de secret pour eux.

La première chose que j'ai faite, c'est d'aller mesurer les performances de l'engin. En y allant, je

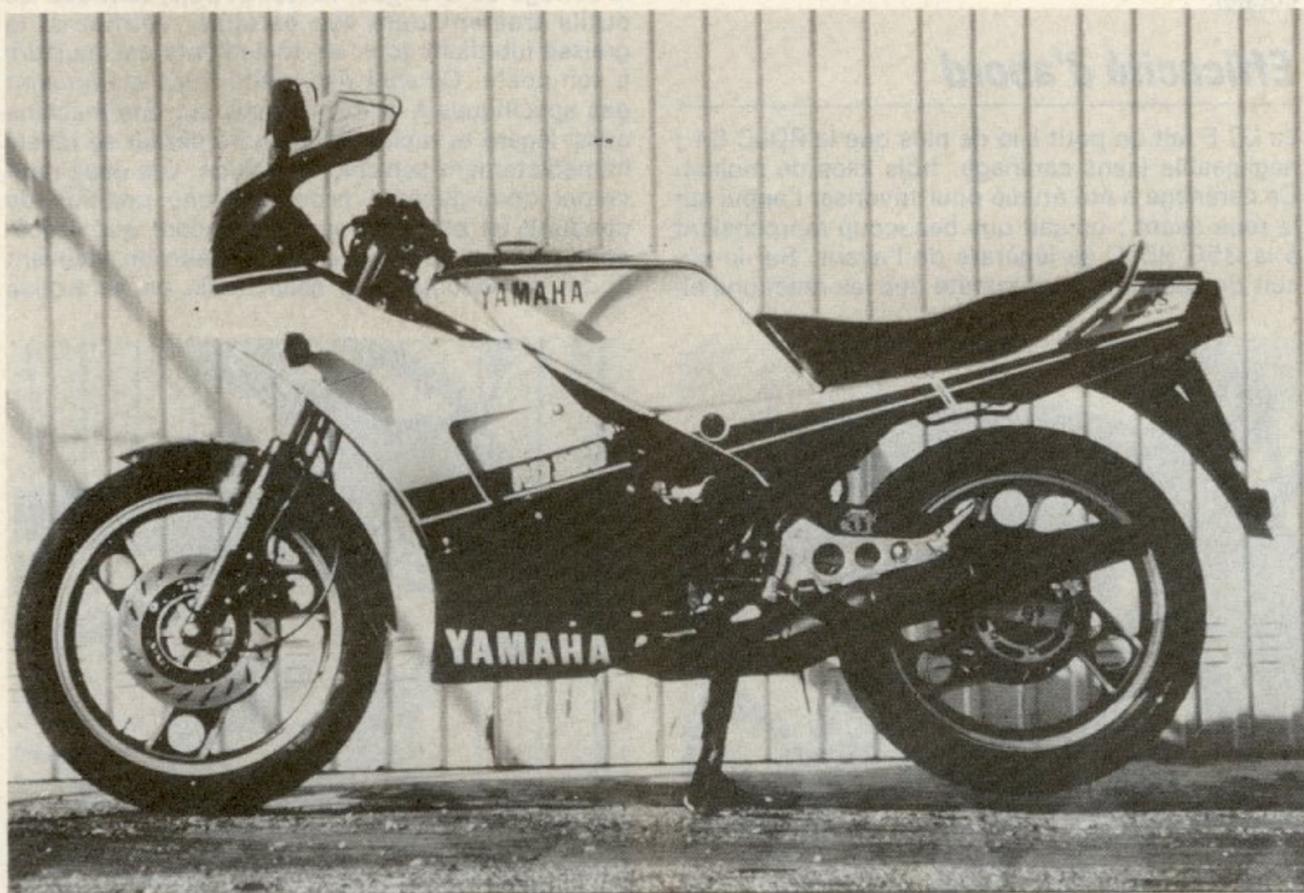
n'ai vraiment pas eu le temps de m'ennuyer dès la sortie du périphérique. La facilité avec laquelle cette machine grimpe à 200 compteur en dit déjà long sur sa santé. Sur les trois derniers rapports surtout, la LC C.B.F. apporte vraiment autre chose. Une réponse immédiate à la poignée des gaz et une allonge qui la propulse aussi fort qu'un 750 à partir du 3<sup>e</sup> rapport. Voilà comment devrait être une RDLC ; la machine concoctée par C.B.F. emballera, c'est sûr, ceux qui roulent souvent très vite, plus que les malades des feux rouges.

## Un moment d'égarement

Par vocation, la 350 RDLC renifle le circuit comme les chevaux l'écurie. En roulant avec elle sur la route, on sent qu'elle ne demande qu'à se diriger vers sa source. A l'occasion de la présentation de la 750 FZ à Estoril, et plus récemment à Lédenon, nous avons pu la tester sur circuit. Au Portugal, comme les 750 FZ n'étaient pas en assez grand nombre pour permettre à tous les journalistes présents de tourner en même temps, quelques 350 RDLC nouveau modèle avaient été amenées pour nous permettre de patienter. Pour tuer le temps, c'est mieux qu'une partie de scrabble. A vrai dire, nous n'étions pas là pour faire « péter un chrono ». Ce circuit inconnu, bordé de rails, ne prêtait pas à l'optimisme.

En attendant que mes chers confrères en aient fini avec la 7 1/2, je pris donc le guidon d'une 350 RDLC rutilante dans sa robe blanche sous le soleil portugais. Le décor est planté, contrairement au pilote bien décidé à éviter ce genre de péripétie. On va y aller calmement. Par un hasard troublant, il se trouve que mon camarade, et néanmoins confrère, Eric Courly prend la piste au même instant avec la même machine. Quelques instants plus tôt, il me confiait que ce circuit ne lui inspirait pas confiance, d'autant que des traces d'humidité subsistaient dans de nombreux virages. Les premiers tours furent couverts à un rythme décent. La tête froide, bien concentré sur les trajectoires. La machine ne demande aucun temps d'adaptation puisqu'elle ne diffère de l'ancien modèle que par quelques points de détails. Au guidon, on note toutefois une plus grande précision de l'avant. Alors que rien ne le laissait prévoir, ne voilà-t-il pas que je me retrouve à l'aspiration, le nez dans les compteurs, collé à la roue arrière d'Eric. Je déboîte et lui fais l'intérieur au prochain freinage. Bien dans les tours, je ressors du virage avec le pneu arrière en légère dérive. Au freinage suivant, Eric me refait la même en couleurs. Il rentre fort et je vois des étincelles jaillir de sous le pot. Je rentre un rapport et, bénéficiant d'une trajectoire plus favorable en sortie de courbe, je reviens à sa hauteur. On arrive de front au freinage suivant. Les panneaux défilent 200 m, 150, 100 à 90 mètres du virage, à fond de 6, on saute simultanément sur les freins. Bien en ligne, la LC ne se désunit pas. En prolongeant le freinage jusqu'à la corde, je repasse devant, en bénéficiant de l'intérieur. Je rentre les rapports en vrac et à la sortie : gaz ! L'aiguille du compte-tours arrive dans le rouge. Changement de rapport à 9 500 tr/mn (au-delà elle régule), les genoux et les coudes rentrés, je vois la roue avant de la moto d'Eric se pointer sur ma droite. Ce cirque va durer pendant une demi-heure. Il a fallu que les Japonais y mettent un terme en nous faisant de grands signes affolés depuis les stands. C'est vrai qu'on n'est pas là pour ça.

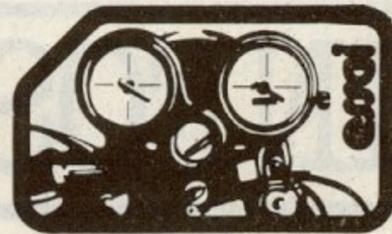
Que s'est-il passé, docteur ?... rien d'exceptionnel, simplement que la 350 RDLC ne demande pas son avis au pilote. Elle attaque. Prenez un petit père tranquille qui roule habituellement avec une R 69 S attelée à un side, posez-le sur une 350 RDLC et laissez mijoter quelques tours sur un circuit. Après quelques minutes, la pression monte et vous retrouvez un ersatz de Kenny Roberts à l'attaque dans tous les sens avec les genoux qui fument. C'est magique ! Cette moto a un caractère tellement affirmé qu'on est obligé de s'y soumettre. A la façon dont le moteur grimpe dans les tours, associé à la position de conduite et au gabarit de la machine, c'est une incitation à la bourre caractérisée. Comment résister ?



### Les chronos

	Conditions	Maxi assis	Maxi couché	400 m D.A.
LC 84	Anneau de Montlhéry beau temps, pilote en cuir (65 kg)	170,2	184,5	13''46
LC 85 C.B.F.	Autoroute temps froid et pluvieux, route mouillée, pilote en cuir (70 kg)	201,8	203,7	non réalisé piste humide

\* Nota : Afin de pouvoir comparer ces chiffres, il faut majorer les vitesses de la LC 84 de l'ordre de 4 % à cause des pertes occasionnées par l'anneau.



Cette LC est devenue tellement excitante qu'on est presque un peu déçu par les maxi enregistrés : 203,74 couché et 201,79 km/h en position assise, c'est là qu'on se rend compte que gagner des km/h est une autre paire de manches. Le faible écart entre assis et couché démontre l'efficacité du carénage comme le bon choix de la démultiplication. Je dois vous préciser que cela s'est fait entre deux averses, sur une chaussée mouillée, que la carburation était « large » et que le froid qui sévissait ce jour-là ne permettait pas au moteur de fonctionner à la bonne température ; d'autant que les ouïes qui canalisent l'air vers le radiateur sont beaucoup trop efficaces par temps froid. Cela représente donc les possibilités mini de la moto.

Mine de rien, c'est près de 10 km/h de mieux que la version standard et cela se sent au guidon. Il faut préciser que le braquet était plus long (moins deux dents à la couronne) et que le moteur emmenait malgré tout la 6<sup>e</sup> à 9 500-9 600 tr/mn. Emmener ce braquet à cette vitesse, c'est la preuve que la LCF C.B.F. a gagné en couple. On peut estimer que dans de bonnes conditions elle a encore 5 km/h dans la poignée. Quoi qu'il en soit, plus de 200 chrono avec une 350, c'est largement appréciable. Mais ce qui nous paraît complètement positif, c'est que dans l'histoire cette RDLC spéciale

n'a rien perdu en souplesse, a gagné du couple à partir de 6 500 tr/mn, ne vibre pas plus qu'avec un moteur de série et procure un tout autre agrément.

Comme, de plus, elle pousse autant sur les trois premiers rapports qu'une machine standard malgré son braquet long, on est sans peine convaincu du bénéfice qu'apporte cette réalisation. Lors de notre test sur le circuit Carole, nous avons taquiné à l'accélération plusieurs de ses copines et la différence s'est avérée flagrante : jeu égal en accélération pure sur les 50-100 premiers mètres en sortie de virage, et ensuite notre LC prenait le large irrémédiablement. C'est d'autant plus significatif qu'un braquet comme ça à Carole, c'est normalement l'assurance de se faire déposer proprement.

Pour la petite histoire, les pots étaient complètement de série. C.B.F. propose des pots plus performants, mais hélas cela fait grimper sensiblement l'addition (voir encadré sur la préparation). A notre avis, telle qu'elle se présentait dans cette configuration, la LC F C.B.F. colle parfaitement à une utilisation routière très sportive sans qu'il soit besoin d'en faire davantage. N'oublions pas que le niveau sonore et la fiabilité sont des éléments à prendre sérieusement en considération.

## Conclusion

La 350 RDLC, qu'elle s'appelle LC ou LC F, reste toujours une fabuleuse machine. Le modèle 85 apporte certes de légers mieux dans certains domaines (surtout celui de la présentation) mais il faut bien convenir qu'à partir d'une moto quasi parfaite (pour une sportive s'entend), il était difficile de faire des miracles. Elle semble toujours promise à un beau succès puisque l'on peut prévoir une différence de prix assez importante avec sa prochaine concurrente, la Honda NS 400 F. Cinq ans d'existence et toujours de beaux restes ; c'est à se demander si Yamaha n'a pas trouvé l'équation parfaite dans cette cylindrée.

Qui viendra donc déloger la RDLC ? Peut-être la RDLC elle-même avec, il faut l'espérer, une version beaucoup plus remaniée pour l'année prochaine (voilà comment s'y prendre pour se faire insulter par tous les Promo-boys) ou à défaut des kits ou des préparations comme la C.B.F. qui vous est présentée dans ces pages. Possesseurs de LC 84, vous savez ce qu'il vous reste à faire... Pour les autres, 27 341 F, c'est une excellente affaire : pour une fois, l'écart entre une moto carénée et une moto déshabillée n'est pas supporté trop lourdement par le client ; bravo ! ■

### Préparation Fréon-CBF

Voici le détail de ce qui a été fait sur la LC C.B.F.

- cylindres travaillés : admission, transferts, échappement, YPVS ;
- pistons d'origine conservés, travaillés (profil, calotte) mais non découpés dans la partie basse de la jupe ;
- surface de la culasse (8/10<sup>e</sup> de mm) ;
- puits d'aiguille et gicleurs échangés (280 sur la machine d'essai mais on peut descendre sans risques) ;
- échange des ressorts d'embrayage.

Prix : 2 500 F dépose et repose comprises sur une base saine.

#### Options :

- pistons forgés + pots Allspeed T.T. : + 3 200 F ;
- couronne arrière de 37 dents (origine : 39).

C.B.F. : 37, rue des Cailloux (porte de Clichy), 93110 Clichy. Tél. : 737.74.43.

### RD 350 LC F

#### Le prix des pièces

##### Prix T.T.C.

- piston complet (avec axe et segments)	233,88
- culasse nue	1 002,36
- alternateur complet	2 245,04
- jeu de disques d'embrayage	227,14
- vilebrequin	3 735,15
- micro-ordinateur du YPVS	1 010,65
- un cylindre nu	2 450,22
- 1 jeu de plaquettes (AV ou AR)	60,92
- kit chaîne (prix concessionnaire)	409,40
- roue AV nue	2 353,23
- câble de gaz	188,51
- levier d'embrayage	49,55
- clignotant AV complet	155,91
- sélecteur	133,64
- maître-cylindre AV	523,45
- haut de carénage	2 005,23
- selle	668,24
- un échappement	2 062,38
- un radiateur	2 227,47

\* Prix de la fourche, du réservoir, du dossier, de l'amortisseur, des guidons et du servomoteur de l'YPVS non communiqués.

## Fiche technique

Moteur		Partie-cycle	
Type	bicylindre en ligne face à la route, deux temps, refroidi par eau	Cadre	double-berceau tubulaire
Distribution	directe par transferts via boîte à clapets ; système Y.P.V.S. à l'échappement	Chasse	96 mm ; angle : 26°
Cylindrée	347 cm <sup>3</sup>	Suspension AV	fourche téléhydraulique Ø 35 mm ; système d'amortissement progressif incorporé ; assistance pneumatique ; débattement 140 mm
Alésage x course	64 x 54 mm	Suspension AR	système Monocross, amortisseur gaz/huile réglable en précompression (5 positions) débattement : 100 mm
Rapport volumétrique	6 à 1	Frein AV	double disque hydraulique Ø 267 mm ; étrier doubles pistons opposés
Puissance maxi	59 ch (43,5 kw) à 9 000 tr/mn	Frein AR	simple disque hydraulique Ø 267 mm, étrier doubles pistons opposés
Couple maxi	4,8 mkg (46,5 Nm) à 8 500 tr/mn	Roues	coulées en alliage d'aluminium AV : MT 2,15 ; AR : MT 2,50
Régime maxi	10 000 tr/mn	Pneus	Dunlop tubeless K 300 ; AV : 90/90 V 18 AR : 110/80 V 18
Vitesse linéaire du piston	16,2 m/s à 9 000 tr/mn	<b>Capacités</b>	
Alimentation	2 carbus Mikuni VM SS/2 Ø 26 mm	Réservoir d'essence	20 l
Lubrification	pompe à huile, système autolube	Réservoir d'huile	1,6 l
Mise en route	Kick uniquement	Circuit de refroidissement	1,5 l
<b>Transmissions</b>		<b>Dimensions et poids</b>	
Transmission primaire	par engrenage à taille oblique ; rapport : 2,869 (66/23)	Longueur	2 095 mm
Embrayage	multidisque en bain d'huile	Largeur	690 mm
Boîte de vitesses	à 6 rapports	Hauteur de selle	800 mm
1 <sup>re</sup>	2,57 %	Empattement	1 385 mm
2 <sup>e</sup>	1,77 %	Garde au sol	165
3 <sup>e</sup>	1,31 %	Poids à sec	148 kg
4 <sup>e</sup>	1,08 %	Poids, en ordre de marche	171 kg
5 <sup>e</sup>	0,96 %	Répartition des masses	AV : 47 % ; AR : 53 %
6 <sup>e</sup>	0,88 %	Rapport poids-puissance	2,50 kg/ch
Transmission secondaire	chaîne autolubrifiée rapport : 2,29 (39/17)	<b>Equipement électrique</b>	
Générateur	alternateur 12 V 190 W	Batterie	12 V 5,5 Ah
Allumage	C.D.I. électronique	Projecteur	60/55 W halogène/quartz