

MOTO

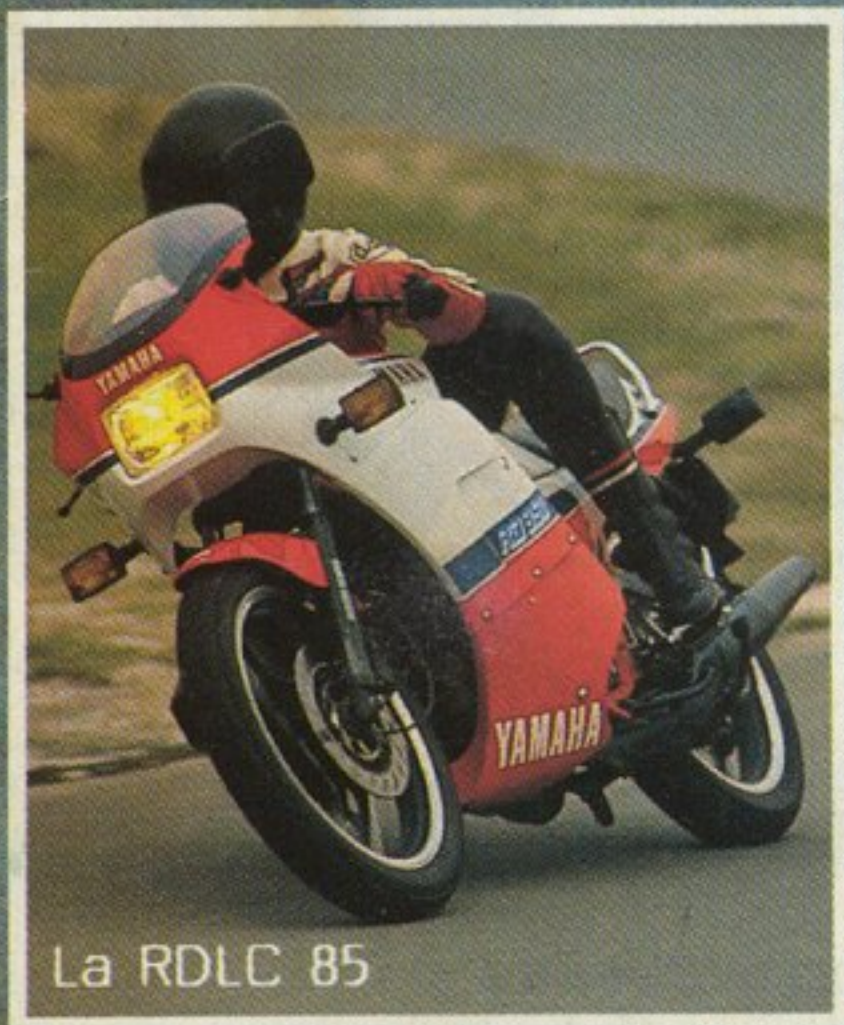
JOURNAL

10,50F
N°691

DUR POUR LA MUTUELLE DES MOTARDS!

PLUS DE 50% DE HAUSSE!
L'UTOPIE MENACÉE
UN DOSSIER COMPLET

LA NOUVELLE YAMAHA
350 RDLC



La RDLC 85

SHEENE

WHEELINGS FOUS!
PLATRES ET STARMANIA

Sheene:
un drôle de Pékin

Essai Yamaha 350 RDLC 85

On pourrait croire que la LC se donne des airs, avec ce carénage genre 500, mais en fait c'est lui qui lui donne sa maturité, sa polyvalence : il améliore réellement ses qualités routières, et en même temps son confort : les deux visages de la moto en profitent.

TOUJOURS LÀ!

La troisième vente 1984 des non-trails en plus de 125 cm³, c'est une moto qui fondamentalement a cinq ans d'âge, un cadre en tubes ronds, deux cylindres seulement, pas d'antiplongée, des roues de 18 pouces, et se conduit avec un (ex) permis A2. Rassurant, non ?

par D. Ganneau, photos Micou



La 350, la LC à vrai dire, la seule, la vraie, c'est un monument. Historique, peut-être pas encore, mais quand même une sacrée référence, une de ces motos qui vous marquent une génération. Ceux qui ont connu la LC savent qu'une sportive, ce ne sont pas des chevaux-catalogue et des kilomètres-heures chrono mais que cela va beaucoup plus loin, que ça ne s'écrit pas sur un prospectus à coups de photos genou par terre mais que ça se vit, sur le terrain, au fil du bitume. Là où la LC fait très fort, c'est qu'étant quasiment la seule aujourd'hui à défendre cette idée de la moto sportive, elle est malgré tout parvenue à ne pas devenir marginale. Plus de mille ventes annuelles en France, vous ne me direz pas que les concurrents de la Coupe à

C'est probablement ce que les fans de la première version ont reproché et regretté sur le modèle « YPVS » : cette évolution 1983 (essai MJ607) était devenue plus facile, nettement moins pointue en moteur comme en comportement, mais bien des fidèles prirent cela pour de la fadeur. On n'en était bien évidemment pas encore à un tel point, et après un premier accueil méfiant les LCistes finirent par adopter la petite dernière. Mais quand même, nettement plus chère à l'achat, la « nouvelle » s'était coupée d'une partie de son public « économiquement faible », et ceux qui avaient assimilé le mode d'emploi de sa devancière firent la moue devant sa perte d'exclusivité. Heureusement, entre temps, d'autres motos avaient



La LC 85 sans carénage n'est pas encore disponible, mais nous avons pu l'essayer furtivement sur le circuit d'Estoril, lors du lancement de la FZ 750. Un conseil : l'option carénage vaut le supplément, supplément qui n'est pas encore fixé mais devrait être assez faible.

eux seuls permettent de les écouler ! Non, la LC reste dans l'esprit de beaucoup de motards le symbole de la vraie sportive, presque simple et presque économique. Et ce n'est pas trahir un grand secret que révéler la déception de ceux de ses fidèles qui, tentant l'expérience 500 LC crurent y retrouver les atouts de la LC. Sérieuse et peu tolérante, la 500 n'incite pas à la rigolade, et beaucoup de ceux qui l'ont gardée en sont venus à conduire comme les possesseurs de VF 1000 R, raisonnablement. Un comble quand on sort d'une LC et qu'on espère en avoir achetée une double !

De fille de joie à fille facile ?

Car la LC, c'est avant tout un art de vivre, comme une XT ou une Européenne. Ses amateurs n'ont d'ailleurs jamais prétendu qu'elle était objectivement « meilleure » que les autres motos. Non, simplement, ils ont apprécié qu'elle exige d'eux autre chose que du fric, à une époque où toutes les machines vous passent servilement les plats : en v'la du beau chrono en v'la, n'empêche que sans votre compteur qui triche, votre run de dragster et votre fiche technique, vous êtes paumés.

La LC n'a jamais été réputée comme le rail du siècle. Mais ce que ses amoureux apprécient (surtout dans la première version d'ailleurs), c'est qu'elle impose son style de pilotage, qu'elle ne devienne vraiment saine qu'avec quelques efforts de votre part, dans la tête et pas dans le portefeuille. Et sa façon de se tendre, de se raidir, sous la pression de la poignée de gaz, c'est incomparable : si une moto mérite le qualificatif de « nerveuse », c'est bien elle.

établi un standard supérieur en matière de qualités routières : les VF 400-500-750, ou la GSX 550, avaient repoussé très loin les limites, et du coup, même la nouvelle LC assainie, conserva sinon sa marginalité au moins son exclusivité : en 83 ou 84, acheter une 350 LC restait comme avant un acte militant, engagé, de quelqu'un qui sait qu'il ne choisit pas la référence en tenue de route, mais « autre chose ». Un créneau si spécifique que personne n'a encore osé venir chatouiller les plates-bandes de cette moto à part, malgré ses chiffres de vente à faire rêver bien des responsables commerciaux.

C'est dans ce contexte peu menacé que Yamaha, pourtant, a décidé pour 85 de faire évoluer cette institution qu'est la LC. Le propos, avant tout, est de mettre enfin le comportement de partie-cycle au niveau. Non que la LC soit considérée comme approximative ; mais surtout en fonction de la hauteur à laquelle les concurrents ont depuis hissé la barre en matière d'agilité et de fidélité, il fallait réagir, pour que la LC ne devienne pas franchement démodée... sinon dépassée.

Du détail

En fait, l'évolution a vraiment donné dans le détail : sur la sellette depuis cinq ans, les pneus ont à nouveau été modifiés, il s'agit désormais de Dunlop japonais qui conservent cependant le calibre habituel : par rapport à ce qui se fait aujourd'hui ils ont vraiment l'air maigrichon, c'est à la limite ce qui démode le plus cette machine.



Dans sa version 85, la LC n'a rien perdu de ses qualités sportives... Mais n'y a rien gagné non plus !

L'essentiel des efforts a cependant porté sur les suspensions. Les techniciens de Yamaha se sont en fait attachés à rigidifier l'ensemble de la machine et de ses articulations : pontet de fourche, nouveau bras oscillant sur aiguilles, nouvelle fourche dont l'amortisseur en détente augmente avec l'enfoncement, on a de toute évidence cherché à corriger ce que nombre d'utilisateurs prenaient pour une excessive souplesse générale.

Pour le reste, l'évolution concerne un effort de standardisation (étriers de freins simi-

Tableau de bord entièrement corrigé, dans le style de la 500. Très lisible, mais les rétros pourraient être un peu plus écartés. Pour régler le projecteur, une molette dans le carénage.

lares à ceux du reste de la gamme, notamment) ou des retouches « cosmétiques » (peinture, tableau de bord, carénage). Plus une tentative de diversification : vous aurez désormais le choix entre une version de base, sans carénage, et la F de cet essai. Entre les deux : 4 kilos, 3 km/h (au profit de la F), et quelques francs. A vos jeux, faites vos jeux ! Mais sachez quand même que, si vous voulez courir la Coupe en 85, c'est la F qu'il vous faudra acheter **obligatoirement** : les précédents modèles ne seront plus valables, malgré une mécanique inchangée.

Ça a du bon la tradition !

On se regarde, elle et moi, dans la cour du Journal. Depuis le Salon, j'ai à franchement parler un préjugé favorable envers la version « nue » : la F m'apparaît prétentieuse avec son carénage façon 500, et je me dis que quitte à avoir une vraie sportive, autant



profiter à fond du vent sans s'encombrer d'un bout de plastique qui, à la première gamelle (inévitable tôt ou tard avec une moto qui inspire autant) fera monter la facture. Mais, bon, c'est la F qui est là, on va y aller. Le kick est toujours aussi délicieusement enfantin à mettre en œuvre, et le gargouillis LC se fait toujours aussi peu prier. Bon point : même pas les Frimas de l'époque, le moteur est immédiatement utilisable ; tous les quatre-temps ne peuvent en dire autant.

D'emblée apparaît un des plus gros changements : la position de conduite. Elle est devenue plus « sportive », dans la mesure où le guidon a été abaissé et, semble-t-il, rogné en largeur. Une façon comme une autre de charger la roue avant, à qui on a longtemps reproché ses envies de vous sauter à la figure...

Pour le reste on est en terrain de connaissances, et l'on se met à réapprécier les sportives « à l'ancienne » (pardon LC !), **réellement** légères, et surtout étroites. Résultat : la selle a beau se trouver à altitude raisonnable, les repose-pieds sont ancrés suffisamment bas pour qu'on ne se retrouve pas recroquevillé une fois installé.

Plaisirs oubliés

Mais la machine dans son ensemble, vous connaissez déjà, et les multiples essais de MJ vous ont déjà tout dit. Sachez simplement que la LC n'a rien perdu de son agrément mécanique, qu'elle invite toujours autant à la gaudriole, et qu'à ce niveau de plaisir on oublie presque de réfléchir à tous les éléments objectifs : un moteur qu'on sent autant vivre, à quelque régime que ce soit, sans que ses vibrations ne deviennent jamais gênantes, c'est précieux. Un 350 aussi performant qui, en vous permettant de rouler quotidiennement sous 6 000 t/mn (il sait le faire, sans aucune vigueur, mais aussi sans jamais s'engorger), recèle un tel tempérament au-delà de 7 000, c'est unique. Tout cela, vous le savez déjà. Mais c'est devenu si rare sur bien des « peine à jouir » dites modernes qu'il n'était pas inutile de le rappeler : la mécanique LC est à la fois rigolote et efficace, formidablement amusante tout en étant rassurante et pas fatigante. A son niveau ce n'est même plus affaire de compromis, elle fait tout bien et ne vous impose pas une utilisation plutôt qu'une autre ; cela bien sûr ne l'empêche pas de vous faire sentir qu'elle aime bien aller fort, mais le matin où d'aventure vous n'aurez pas envie de jouer elle vous foutra la paix et vous véhiculera en douceur.

Miss paradoxe

Cette option « père tranquille », c'est déjà ce qui nous avait tous frappés sur la 500, et pas de doute c'est de famille. J'irais même jusqu'à dire, au risque de me faire incendier, que la LC est une bien meilleure routière que la plupart des grosses cylindrées actuelles : on n'a pas les repose-pieds sous le menton (pour le passager, c'est un peu moins vrai, mais c'est toujours mieux que la moyenne des motos 85), le moteur reste utilisable en bas, les suspensions demeurent assez souples, bref la LC s'avère plus que jamais... raisonnable.

Aïe, je l'ai dit et pourtant c'est vrai. Bon d'accord, quoique Yamaha n'en fasse pas état, j'ai l'impression que malgré tout, les suspensions se sont un peu raffermies sur ce millésime 85, mais le carénage est venu à

point corriger ce léger retrait en confort, retrait qui de toutes façons n'est pas aussi marqué que sur d'autres sportives de l'année. Ce carénage pourrait protéger mieux, je vous le concède : les mains notamment restent en plein courant d'air. Mais il est toutefois plus ample que celui de la 500 (la bulle est plus haute), et tous comptes faits on bouffe du kilomètre en rentrant moins fatigué que sur bien des routières avouées. Un comble non ? Une chance je dirais plutôt !

Le sport, encore

Néanmoins n'allez pas me faire dire que la LC ne s'adresse plus qu'aux ex-possesseurs de MZ ou de flat-twins. Simplement elle a ajouté cette corde à son arc, et c'est d'autant plus notable que côté efficacité pure, très honnêtement, elle n'a pas vraiment progressé.

Quoi ? Qu'entends-je ? Deuxième bonne oc-

LES PERFORMANCES

Un petit mot s'impose quant aux performances. Si les vitesses maxi sont tout ce qu'il y a de flatteuses, légèrement supérieures à celles de la version 83 (le carénage sans doute, ou une moto particulièrement bien réglée), les accélérations demeurent modestes. La faute en incombe, comme toujours, à l'embrayage LC : parfait en usage courant, il est peu adapté aux tests sur 400 mètres. Soit on le « colle » dès le départ, soit on prend la roue avant dans la tête, mais on n'arrive pas à bien le faire patiner progressivement. D'où des chronos relativement modestes, qui d'ailleurs ont toujours caractérisé la LC. Cela dit ne vous inquiétez pas : en usage courant, il n'en est plus jamais question.

Sur notre banc Bosch, la LC s'est avérée plus qu'honnête : 58,5 chevaux, presque comme annoncé, dont il en reste encore 47 au pneu quand on comptabilise les pertes de transmission. Voici les mesures intermédiaires, qui confirment les impressions routières : c'est bien entre 6 000 et 7 000 que le moteur trouve son vrai souffle.

3 000 t/mn	10 ch
4 000 t/mn	16 ch
5 000 t/mn	21,5 ch
6 000 t/mn	32,5 ch
7 000 t/mn	45 ch
8 000 t/mn	53,5 ch
9 000 t/mn	58,5 ch
10 000 t/mn	51 ch

casion de me faire incendier ! Donc je m'explique et je détaille : ce qui a changé, par rapport au modèle précédent, ce sont :

— les pneus : là, rien à dire, c'est vrai qu'ils marquent un plus sur les Yokohama précédents. Rien de transcendant quand on compare au niveau atteint par Bridgestone sur plusieurs Honda, ou par Dunlop même sur les récentes FZ 750 ou GPZ 600, mais mieux, OK ;

— la fourche : là sincèrement, j'estime qu'il n'y a pas progrès. Comme semble-t-il plusieurs de ces fourches récentes dont l'amortissement en détente augmente avec l'enfoncement, la nouvelle fourche LC manque terriblement de sensibilité au freinage, phénomène qui est encore accentué par la violence, le mordant, des nouveaux étriers. Pour peu que le sol ne soit pas parfaitement plat, ça pioche, le pneu est plus souvent en l'air que par terre, et le fait savoir par de couinantes plaintes. Rien de vraiment dramatique, mais quitte à changer de fourche la nouvelle aurait pu se montrer meilleure que l'ancienne c'est tout : quand même pénible de ne jamais pouvoir planter, appuyer le pneu au sol.

— les freins : là, bien, désolé, je préférerais les

anciens. Peut-on dire de freins qu'ils sont **trop** puissants ? Je ne crois pas, mais pas assez progressifs, oui. Or, dans le souci louable de doter toute la gamme des mêmes étriers et maîtres-cylindres, Yamaha a mis les mêmes freins sur des motos séparées par cent kilos, et la plus légère en souffre. Il faut en l'occurrence avoir la poigne droite précise et ne pas se laisser surprendre, ce qui sur circuit est tout naturel, mais sur route ouverte est moins évident ; un bon frein ne devrait pas demander une telle concentration, et c'est d'autant plus frappant que par ailleurs la LC autorise aujourd'hui une conduite très détendue.

Statu quo

Que doit-on alors en déduire sur les aptitudes sportives de la LC ? A mon avis, elles n'ont guère bougé. Personne n'espérait qu'elle parvienne au niveau des meilleures références actuelles, vue la modeste des modifications entreprises, mais il est indéniable qu'il y a stagnation (ce qui n'est déjà pas mal : vous avez vu ce que font les Promo Boys des motos de la Coupe ?). Le seul élément déterminant, c'est finalement le carénage. Alors que la version dénudée fait plus que jamais sentir son avant léger (à cause de sa fourche plaquant mal le pneu au sol), la F — qui dispose de la même fourche — est nettement plus équilibrée. Peut-être le carénage assure-t-il (comme le dit Yamaha) une certaine déportance, sans doute (et plus probablement) permet-il au pilote de moins se cramponner au guidon pour contrer la pression du vent, et donc de moins influencer sur le comportement de direction. Toujours est-il que la F s'avère en fin de compte la meilleure des deux en utilisation sportive, contrairement à mes préjugés de départ : autant la version de base incite son pilote à fléchir le bras et à s'asseoir très en avant (pour charger ce train antérieur qui n'inspire pas une confiance absolue), autant le modèle caréné est rassurant sur ce point et se révèle toujours suffisamment stable.

Avantage F

L'essayer c'est l'adopter. J'étais parti pour la normale, je choisirai finalement la carénée. Quand je dis cela, c'est à peine exagéré, car très sincèrement si j'avais au jour d'aujourd'hui une moto à vous conseiller ce serait peut-être bien cette LC-F. La vraie moto polyvalente qui parvient à ne pas sacrifier grand-chose, c'est elle : facile en usage quotidien, marrante au possible quand on cherche à bastonner, encore confortable pour tailler la route, réputée fiable et relativement économique à l'usage (consommations mises à part), est-ce que ce ne serait pas tous comptes faits, le genre de moto à réconcilier tout le monde (en dehors des trails) ? Je ne suis pas loin de le croire. Et même si son prix n'est plus aussi « canon » qu'auparavant, je vous défie encore de lui trouver une concurrente : la NS 400 Honda, puis lourde et plus complexe, débarquera à presque 9 000 F de plus, c'est donc vers les 550-4 cylindres qu'il faut se tourner pour trouver ce qu'il y a de plus proche. Dans la même gamme de prix, la LC offre un confort au moins comparable, des performances utilisables très voisines, et si sa rigueur de comportement n'atteint pas les sommets de cette catégorie, elle garde en revanche un petit goût de moto à part qui peut emporter la décision : les motos les plus attachantes sont-elles toujours les plus parfaites ?

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

Type : bicylindre vertical face à la route, deux-temps, à refroidissement liquide. Monté souple dans le cadre.

Embiellage : vilebrequin démontable sur 4 roulements, bielles monobloc sur aiguilles.

Distribution : cylindres chemisés à 4 transferts, admission par clapets. YPVS à commande électromécanique.

Cylindrée : 347 cm³.

Alésage X course : 64 X 54 mm.

Rapport volumétrique : 6,0 à 1.

Puissance maxi : 59 ch à 9 000 t/mn.

Couple maxi : 4,8 mkg à 8 500 t/mn.

Alimentation : deux carbus à boisseau Mikuni VM 26.

Lubrification : graissage séparé.

Mise en route : par kick primaire

TRANSMISSIONS

Transmission primaire : par engrenage à taille oblique, rapport 2,869 à 1 (23 X 66).

Embrayage : mulitdisque en bain d'huile.

Boîte de vitesse : à 6 rapports.

Rapport	%	Vit. théor. à 10 000 t/mn
1 ^{er} 2,671 (14/36)	34,5 %	87 km/h
2 ^e 1,777 (18/32)	50,0 %	98 km/h
3 ^e 1,318 (22/29)	67,5 %	132 km/h
4 ^e 1,083 (24/26)	82,1 %	160 km/h
5 ^e 0,961 (26/25)	92,4 %	180 km/h
6 ^e 0,888 (27/24)	100 %	195 km/h

Transmission secondaire : par chaîne à joints toriques au pas de 15,9 mm, braquet 17 X 39, rapport 2,294 à 1.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE :

Générateur : alternateur 180 W.

Batterie : 12 V 5,5 Ah.

Allumage : électronique C.D.I.

PARTIE CYCLE

Carrosserie : carénage complet.

Cadre : tubulaire double berceau.

Direction : sur roulements à billes, angle de la colonne 64°.

Chasse : 96 mm.

Suspension avant : fourche téléhydraulique à assistance pneumatique, débattement 140 mm. Amortissement en détente croissant avec l'enfoncement.

Suspension arrière : combiné ressort-amortisseur actionné par tirants et étriers, pré-tension du ressort à 5 positions par courroie crantée, débattement 100 mm. Bras oscillant sur aiguilles.

Frein avant : double disque ajouré Ø 226 mm, étriers doubles piston, plaquettes semi-métalliques.

Frein arrière : simple disque ajouré Ø 236 mm, étrier double piston, plaquettes semi-métalliques.

Roues : coulées en alliage léger.

AV : 2,15 MT 18. AR : 2,50 MT 18.

Pneus : Dunlop sans chambre.

AV : 90/90 H 18. AR : 110/80 H 18.

CAPACITES

Réservoir d'essence : 20 litres dont 3,7 l de réserve.

Carter de boîte : 1,7 litre.

Réservoir d'huile : 1,6 litre.

Circuit de refroidissement : n.C.

DIMENSIONS ET POIDS

Hauteur de selle : 800 mm.

Empattement : 1 385 mm.

Poids à sec : 148 kg.

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Modèle : Yamaha RD 350 LC-F

Prix : 27 352 F clés en mains

Coloris : blanc-rouge ou blanc-bleu

Garantie : un an, pièces et m.o., km. illimités.

Importateur : Sonauto-Yamaha, B.P. 479, 95005 Cergy-Pontoise Cedex (tél. : (3) 037.92.62).

PERFORMANCES

VITESSES MAXI	170 180 190 200				km/h
Assis (vet. amp.)					174
Assis (cuir)					182
Couché					192

CONDITIONS	vent 5 m/s, temps 3 °C
PILOTE	Didier, 1,73 m, 70 kg
MOTO	standard, rétros repliés, 845 km

ACCELERATIONS DEPART ARRETE	8,5 10 11,5 13 14,5					secondes
200 m						8'6
400 m						13'5

REPRISES EN 6'	7,5 8,5 9,5 10,5 11,5					
60-90 km/h						7'4
90-130 km/h						10'2

MESURES A L'ATELIER

AU BANC	
Puissance à la roue	48 ch/9 000 t/mn
Couple réel	4,75 mkg/8 500 t/mn
Poids / Puissance	3,5 kg/ch

ETALONNAGE COMPTEUR							
indiqué	vitesse réelle		régime lu en 6°				
60			59 3 000				
90			88 4 600				
110			107 5 600				
130			126 6 600				
160			152 7 900				
200			192 9 800				
Km/h	60	90	110	130	160	200	t/mn

POIDS VERIFIES	
Total tous pleins faits	169 kg
Répartition AV/AR	80,5/88,5

CONSOMMATION

CARBURANT				AUTONOMIE							
7,3 l				MINI				270 km			
10 l				MAXI				200 km			
8,7 l				MOYENNE				230 km			
	10	9	8	7	litres	200	220	240	260	280	km

COMPARAISON

MODELES	ESSAI M.J.	PUISSANCE ANNONCEE	COUPLE/ANNONCE	POIDS A SEC	VITESSE MAXI ASSIS/COUCHE	400 m D.A.	CONSOM.	PRIX CLES EN MAINS
YAM RD 350 LCF	—	59/9 000	4,8/8 500	148	174/192	13'5	8,7	27 352
HONDA NS 400 F	—	72/9 500	5,4/8 500	164	env. 215	—	—	36 011
HONDA VF 5000 F2	665	70/11 500	4,4/10 500	185	177/201	13'4	6,3	31 659
SUZUKI GSX 550 EF	665	64/10 000	4,9/8 000	198	177/197	13'2	6,2	27 430