

MOTO

JOURNAL

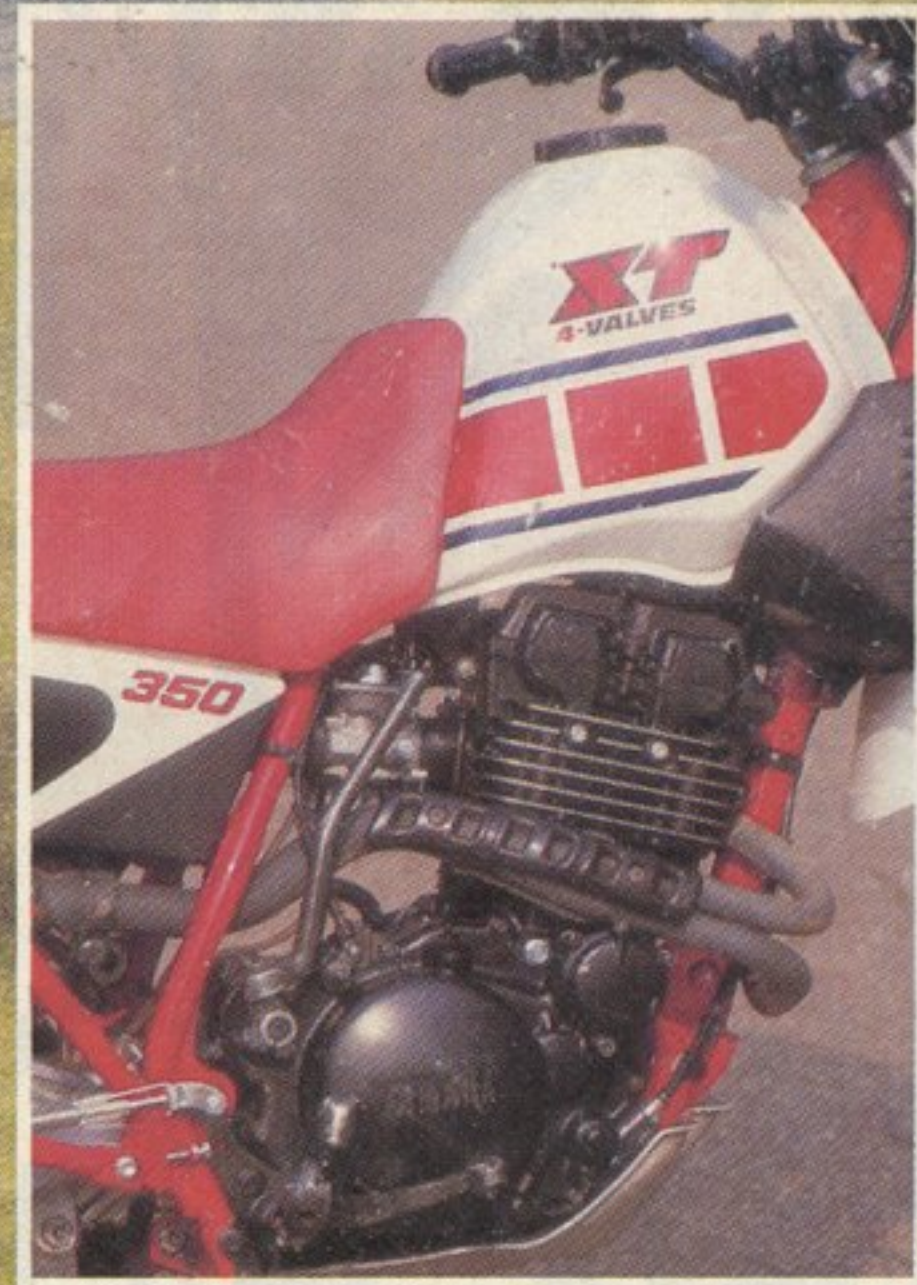
10,50F
N695

EVENEMENT

**LA BMW
DE GP
1986:
UNE 250
TURBO!**



Surprise sur la piste d'essais BMW:
la 250 Turbo de Grand Prix 1986



350XT Yamaha:
un poids moyen réussi

ESSAI

350 XT YAMAHA
LE COMPROMIS IDEAL

VITESSE

SARRON ATOMISE
LE CHAMPIONNAT DE FRANCE

REVELATION

PEUGEOT: OBJECTIF MOTO

ESSAI RETRO

LES NORTON DE COURSE:
INTERET MANX



Les monos Norton:
pas si rétro

Estimation Produit: l'habillage ERS

photos Ch. Lacombe

LUXE ET CONFORT POUR LC

Nombreux sont les accessoiristes à s'intéresser à la RD 350 LC : c'est une des motos les plus répandues, rien de plus naturel. Mais ERS va plus loin, dans la qualité comme dans l'ampleur des travaux.

ERS (Etudes et Réalisations Sportives) existe depuis six ans, et dans le domaine des plastiques s'est taillé une solide réputation. Les habillages pour Godier-Genoud, la carrosserie de la 250 de Sarron cette année, la coque des Pajero du Dakar, proviennent tous de cette entreprise artisanale lyonnaise.

Mais ERS s'est surtout fait une spécialité de la 350 LC : première série ou YPVS, il existe pour cette moto une large gamme d'équipements dont la finition et la réalisation sortent du lot.

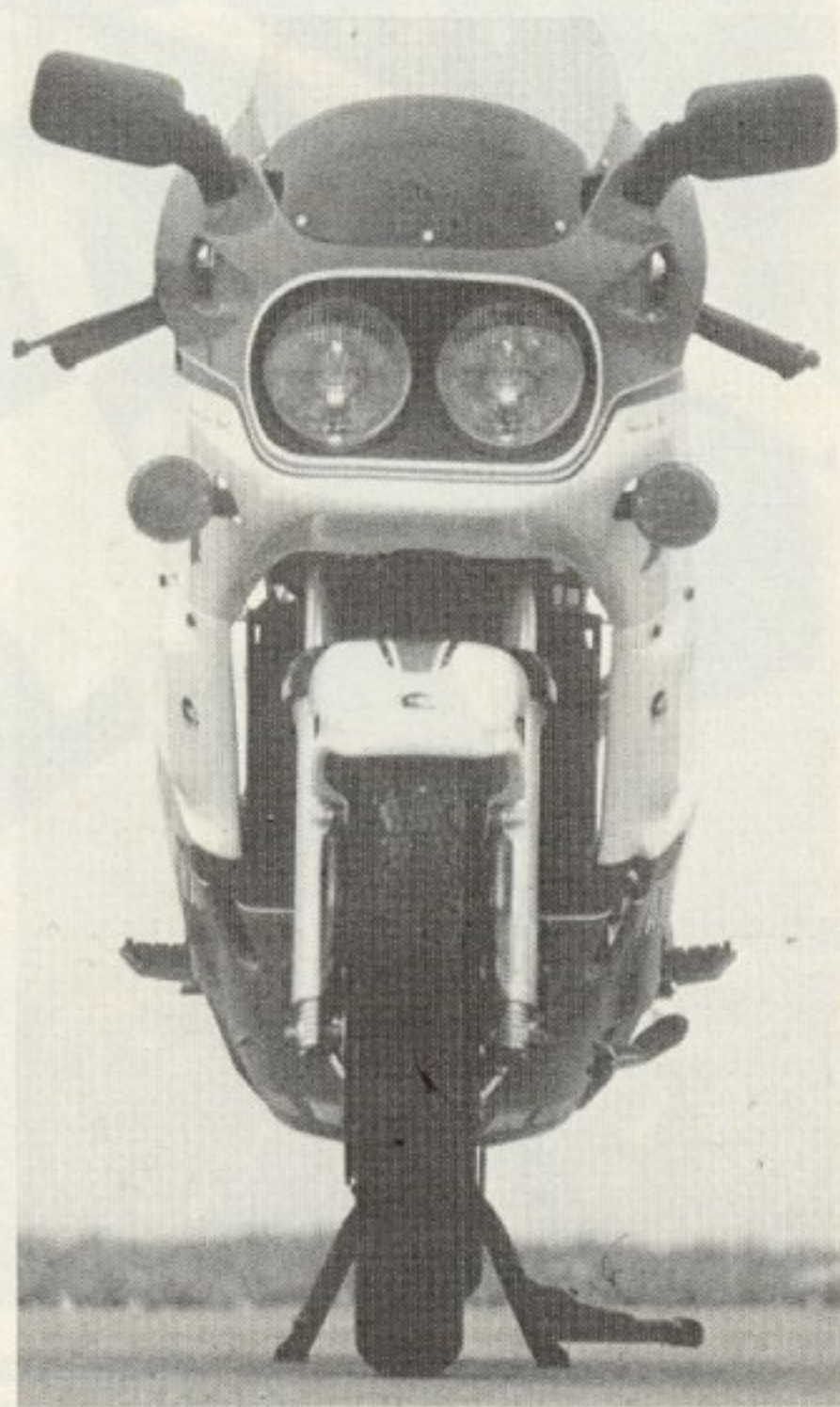
Joël Guilet, son responsable, explique ainsi la philosophie d'ERS :

« Nous voulons nous démarquer du standard, du tout venant. Et pas par les prix - qui restent raisonnables - mais par la qualité et surtout le service apporté. Nous veillons tout particulièrement à ce que les carénages ne soient pas simplement jolis mais carènent réellement, et à ce que tous nos kits se montent facilement avec un minimum de transformations et un maximum de rationnel ».

A l'appui de cette profession de foi, la nouvelle gamme « Christian Sarron Replica » : un polyester épais, au moulage complexe, un état de surface remarquable, des peintures très soignées... et quantités d'astuces pour faciliter la vie.

Kit plutôt qu'accessoire

C'est ainsi que, dans le kit, tout est fourni : il n'y a réellement qu'à poser, sans soudure naturellement, mais sans démontage inutile non plus. Visserie, ferrures, faisceau électrique de raccordement, tout est prévu, il n'y a aucun câble à démonter et il n'est même pas besoin de purger le circuit de freinage. Quant aux options, elles sont prévues dès le départ : l'amortisseur de direction, la selle creusée se montent sans autre modification sur le kit de base. Celui-ci comprend le



carénage en deux parties, avec ses fixations, ses deux optiques et un rétro profilé, le capotage de selle avec son dossier amovible et le garde-boue avant avec stabilisateur de fourche. L'ensemble, peint aux couleurs d'origine (le blanc nacré, notamment, est très fidèle), est vendu 7.500 francs environ, mais peut être détaillé : 5.000 francs environ le carénage, 1.500 francs la selle, 1.100 francs le garde-boue et le pontet. Quant aux options, elles donnent un peu dans le sur-mesure, on ne va donc pas commencer à entrer dans le détail.

Ce qui cependant est appréciable, c'est de

voir combien ce kit a été étudié en profondeur : butées caoutchouc pour la direction, poignée de béquillage modifiée, livraison d'un câble de compte-tours plus long (puisque le tableau de bord est fixé dans le carénage), fourniture d'une patte déportant le raccord de circuit de freinage au niveau du té de fourche inférieur, accès (par en-dessous) au réglage de hauteur des phares, accès sans aucun démontage au réglage de suspension arrière ; c'est à ce genre de détails qu'on découvre que la mise au point d'un kit a (ou non) pris du temps. Et Joël de confirmer : « sûr on a roulé pas mal, et il a fallu modifier les moules un nombre incalculable de fois depuis un an. Mais ça valait le coup, non ? »

Protection et tenue de cap

A l'usage, si l'option « selle abaissée » n'est guère convaincante (on a les jambes un peu trop pliées), le carénage, lui, s'avère intéressant. La protection qu'il apporte est bien supérieure à celle offerte par le carénage Yamaha monté d'origine sur la version F de cette année (essai MJ 691). Il faut dire qu'il est également plus volumineux, mais cela se justifie. D'autre part, en évitant au pilote de trop tirer sur les guidons (because prise au vent), il améliore aussi sensiblement la stabilité. Bref la LC gagne sur les deux tableaux, sport et confort. En utilisation quotidienne, on regrettera quand même la perte sensible en rayon de braquage : Yamaha, avec son propre carénage, n'est pas tombé dans ce panneau. Quant aux rétros, s'ils sont très bien fixés et donc ne vibrent pas, leur glace plane et leur distance importante aux yeux réduit un peu trop le champ de vision, alors que par ailleurs leur envergure est correcte.

Bien sûr, ce kit 350 LC n'est pas vraiment donné. Les concurrents, dans l'ensemble nettement moins bien finis et surtout rarement aussi complets, ne sont guère moins chers, mais quand même : quand on sait qu'entre la version nue et la version carénée de la LC 85 il n'est pas prévu 3 000 francs d'écart (en pièces détachées, le carénage de la LCF coûte par contre 5 362F t.t.c.), on peut réfléchir. A vrai dire, ce kit s'adressera probablement plus à ceux qui veulent rajeunir leur LC, lui retaper le portrait plutôt qu'aux acheteurs de LC neuves. Et dans cet esprit — qui est souvent celui des clients de Martin ou même de Godier-Genoud — ce kit se défend : sa belle qualité de fabrication et de montage (pas de vibrations pernicieuses) seront de lourds arguments, auxquels semble-t-il ont déjà été sensibles nombre des clients de la première version (qui elle s'adressait aux possesseurs de LC première mouture).

Christian Sarron patronne cette nouvelle ligne de kits : pour le look Sonauto-Gaulaises, vous avez vos chances. Quant au titre de champion du Monde...

En noir et rouge, si vous appartenez à l'écurie Moto-Journal !

Le kit de base comprend le garde-boue, le pontet de fourche, le carénage et les capotages de selle, mais aussi tout, absolument tout, pour monter ces éléments sans problèmes. Une tranquillité d'esprit pas si fréquente dans le domaine des accessoires.



MOTO JOURNAL

