





# Essai Lecteur

par Ch. Lacombe

L'essai lecteur de la 350 Yamaha RDLC revêt un intérêt particulier... à l'image de cette machine pas commune, très typée et qui engendre des passions dignes des plus folles Anglaises. Comme le dit si bien un des lecteur-essayeurs : « C'est une moto pour motards pas tout à fait normaux »

Si l'on regroupe les motivations suivantes : « performances, plaisir de l'attaque, tenue de route, rapport poids-puissance, pour courir » on cerne la réelle raison de l'achat d'une 350 RDLC, celle qui prime. La RDLC est une moto de course que l'on peut utiliser sur la route, un rêve concrétisé pour les sportifs, coureurs en herbe... ou qui n'ont jamais osé franchir le pas. La seconde motivation d'achat, très importante elle aussi : « Parce que c'est un 2 temps ». Beaucoup de possesseurs de RDLC se révèlent être des nostalgiques du moteur deux temps sportif genre Kawa H1, H2 ou S2, les 500, 750 et 350 trois cylindres aujourd'hui disparus. Il n'y a pas que de la nostalgie mais aussi une réelle passion pour le moteur deux temps lorsqu'il est performant. On apprécie sa légèreté, sa nervosité, sa simplicité. Hormis l'endurance, c'est le moteur de course par excellence. Une moto deux temps c'est aussi une moto à caractère... au même titre qu'un gromono. Enfin la 350 RDLC est aujourd'hui la seule moto deux temps sur le marché, eh oui ! Troisième motivation : « Pour la gueule, le coup de foudre », l'achat impulsif déclenché par l'esthétique superbe de la RDLC. Dans ce cas on ne fait plus un choix, on se jette sur la machine.

## Type d'utilisation

Le type d'utilisation ne laisse pas le moindre doute ; la 350 RDLC est essentiellement utilisée sur la route, non pas pour de longs voyages (bien qu'il y en ait certains qui n'hésitent pas) mais pour se faire plaisir une journée. Assez peu d'utilisation de la RDLC sur circuit, pas plus que pour un usage exclusivement ville.

## Style de conduite

On s'en doutait mais à ce point ! 43 % des lecteurs-essayeurs disent rouler très rapidement et 41 % rapidement. Restent 12 % qui eux roulent rapidement et très rapidement. Un seul lecteur-essayeur reconnaît rouler tranquillement et deux tranquille et rapide. Après ça, impossible de classer la RDLC ailleurs que dans les motos sportives.

# 350 YAMAHA

## Pour Motards pas tout à fait normaux



Luc : béquille centrale limite la garde au sol.



Gilles : elle n'a jamais froid aux yeux.



Hervé : une machine à soigner mais qui vous le rend au centuple.



Stéphane : une moto de course avec la fiabilité en plus.



Jean-Marie : belle et pleine de qualité sur petite départementale.



Pascale : machine de passion.



A savoir si les propriétaires de RDLC ont acheté cette machine parce qu'ils roulaient vite ou s'ils se sont mis à rouler vite après avoir acheté cette moto. Bref, ils allument et du coup mettent la mécanique à rude épreuve.

### Précédente et prochaine moto

41 % sont des fidèles à la marque. La moitié d'entre eux possédaient une 125 de préférence twin et un tiers une 350 ou 400 RD. Hormis ces fidèles, les RDLCistes viennent de tous les azimuts et ils sont 30 % à avoir déjà possédé une moto deux temps et non un vélomoteur. La prochaine moto révèle une intéressante surprise : 44 % rêvent de la 500 RDLC voire 750 RDLC, un choix qui jusqu'alors ne porte que sur des rumeurs. Si cette RDLC n'apparaît pas, ils opteront peut-être pour une Pantah ou une 1 100 sportivo - GT genre GSX Suzuki ou GPZ Kawa. Voilà qui devrait inciter à des prodiges chez Yamaha. 12 % souhaitent se racheter la même si possible gonflée avec des cylindres d'OW 31. Ceux-là sont aussi prêts à se laisser convaincre par une 500 RDLC. 14 % ne savent pas quoi choisir et le reste (pas grand chose) se partage avec un égal bonheur entre toutes les grosses cylindrées. Cet essai-lecteur de 350 RDLC porte sur un kilométrage total de 2 266 000 km. La moyenne de roulage est de 12 000 km.

### Modifications de la RDLC

Peu de modifications dans l'ensemble. 14 % ont cherché à améliorer l'éclairage qu'ils déclarent par ailleurs très bon d'origine. 4 % ont monté un avertisseur plus puissant. 2 % ont touché à la suspension arrière en montant des cales de précompression. 33 % ont changé leur guidon d'origine, le plus souvent pour des bracelets qui s'intègrent mieux à la ligne d'un carénage intégral mais vous êtes nombreux à être revenus aux guidons d'origine... 6,5 % ont percé les disques avant. 12 % et c'est peu, ont monté un porte-bagages par nécessité pour les vacances, sinon cet ustensile pratique abîme la ligne de la moto. Parmi les autres modifications, on note des suppressions de béquille pour augmenter la garde au sol. La pose de cales dans la fourche pour la durcir, des modifications de réglage de pompe à huile. 18 % ont monté un carénage intégral dont une large majorité en provenance de chez Sonauto et encore 20 % un tête de fourche plus becquet de la coupe Yamaha-Gauloise. 4 % ont rallongé la démultiplication finale (ceux qui ont monté un carénage intégral) par un pignon de sortie de boîte de 17 dents. 6,5 % ont monté un amortisseur de direction probablement surpris par la légèreté de l'avant à l'accélération. 5 % ont débouffé la selle

pour une assise plus basse. 3 % ont monté des protège-carters.

### Position de conduite

Elle fait la quasi-unanimité du plus petit au plus grand. Toutefois ces derniers, les plus de 1,85 m souhaiteraient des repose-pieds un peu plus reculés ainsi que ceux qui montent des guidons-bracelet. Une moto c'est comme un équilibre écologique, on touche un truc sur le modèle originel et c'est un autre truc qui ne va plus.

### Aménagement des accessoires

**Antivol** : Bien : 15,5 % - Moyen : 63 % - Mal : 21 %.

Sur la RDLC, l'antivol de type Neiman se trouve sur la colonne de direction. Une technique dépassée et qui irrite les utilisateurs. Vu son emplacement, il est inutilisable avec guidon-bracelet et carénage. Par ailleurs, il est jugé fragile. On souhaite un antivol couplé au contact... comme sur la 250 RDLC.

**Clé de contact** : Bien 98 % — Moyen : 2 %.

Les maniaques vous diront que le trousseau de clés (mais pourquoi un trousseau) raye la peinture du guidon. Sinon, voilà une clé parfaite. En cas de chute, le boîtier du contacteur est exposé.

**Starter** : Bien : 35,5 % Moyen : 56,5 % — Mal : 7,5 %.

On déplore surtout qu'il ne soit pas au guidon. Il est impossible à doser, ou tout ou rien. Son accès sur les carbus n'est pas évident avec de gros gants. Enfin, en vieillissant il prend du jeu.

**Trousse à outils** : Bien : 13 % — Moyen : 51,5 % — Mal : 36 %.

Un bilan très négatif. Mis à part son ample rangement dans le dossier de selle, on ne lui trouve que des défauts. Les outils sont de mauvaise qualité, acier mou. La trousse qui les contient se détériore rapidement, le plastique se perce et on perd des outils. La sangle de caoutchouc qui tient la trousse dans le logement n'est pas facile à mettre. La clé de réglage de l'amortisseur est un piège à doigts. La pince se dégingue, les clés des écrous de roue sont trop grandes. C'est là un tableau bien connu pour la plupart des motos japonaises.

**Tableau de bord** : Bien : 95 % — Moyen : 5 %.

Là c'est carrément l'ovation. Il est beau, ne vibre pas, est très lisible, bien éclairé la nuit. Toutefois il manque une jauge à essence, le journalier se dérègle facilement, le voyant de plein phare éblouit la nuit mais il est surtout cher en tant que pièce détachée et très exposé en cas de chute. Petit conseil : si une ampoule intérieure claque rendez-vous chez un agent VW pour trouver la même.

**Poignée de gaz** : Bien : 73 % — Moyen 25,5 %.

Elle est très appréciée pour sa douceur mais elle peut durcir sous la pluie. Il est alors nécessaire de bien la graisser. On lui reproche une course un peu longue et un caoutchouc qui salit les mains. Avec l'âge, elle prend du jeu.

**Béquille** : Bien : 58,5 % — Moyen : 30 % — Mal : 10 %.

La centrale est très facile à béquiller et protège le pot gauche en cas de chute. Par contre, elle touche un peu trop facilement

pour ceux qui attaquent et finit par s'avachir et prendre du jeu avec le temps. La latérale est beaucoup plus critiquée. Elle met la RDLC en position instable (mauvaise inclinaison) s'accompagnant de chute à l'arrêt lorsque le sol n'est pas parfaitement plan. Son accès est difficile, coincée qu'elle est entre le sélecteur et le repose-pied. Le boulon de cette latérale est quelquefois épris de liberté.

**Garde-boue** : Bien : 69 % — Moyen : 29 %.

Ils sont très esthétiques et s'équilibrent mieux à l'œil lorsqu'on coupe un peu l'arrière. Alors, attendez-vous à des projections d'eau dans le dos du passager. Chose qui arrive même sans le couper. Le garde-boue avant ne laisse pas passer les gros pneus (410 X 18) et les rivets qui le fixent, prennent du jeu après 20 000 km.

**Commodos** : Bien : 91 % — Moyen : 9 %.

On apprécie particulièrement le retour automatique des clignotants. Les critiques portent essentiellement sur l'appel de phare trop loin du pouce.

### Agrément moteur

**Souplesse** : Bien 29,5 % — Moyen : 55,5 % — Mal : 16 %.

La souplesse n'est pas le point fort de la RDLC bien moins encore hier qu'aujourd'hui. Le dernier modèle de cette Yam a beaucoup gagné en souplesse et ce moteur accepte de reprendre dès 2 500/3 000 t/mn mais à ces régimes, il faut enrouler du câble en douceur et ne pas s'attendre à des accélérations foudroyantes.

**Couple moteur** : Bien : 17 % — Moyen : 46,5 % — Mal : 36 %.

Le score est encore moins bon que pour la souplesse. Ceux qui ont bien noté le couple ont certainement confondu avec la soplesse. Point de salut pour le couple en-dessous de 6 000 t/mn. Il faut sans cesse jouer avec la boîte de vitesses pour rester dans les chevaux. Sur les premiers modèles, il y avait un méchant trou à l'accélération entre 5 et 6 000 t/mn. Des réglages de carburation ont permis de l'atténuer. A partir de 1981, la RDLC se civilise sans pour autant perdre son côté pointu et sportif. Les lecteurs-essayeurs sont nombreux à nous déclarer qu'il fallait savoir pourquoi on achète une RDLC. Ceux là ne sont pas gênés par le manque de couple.

**Accélération** : Bien : 100 %.

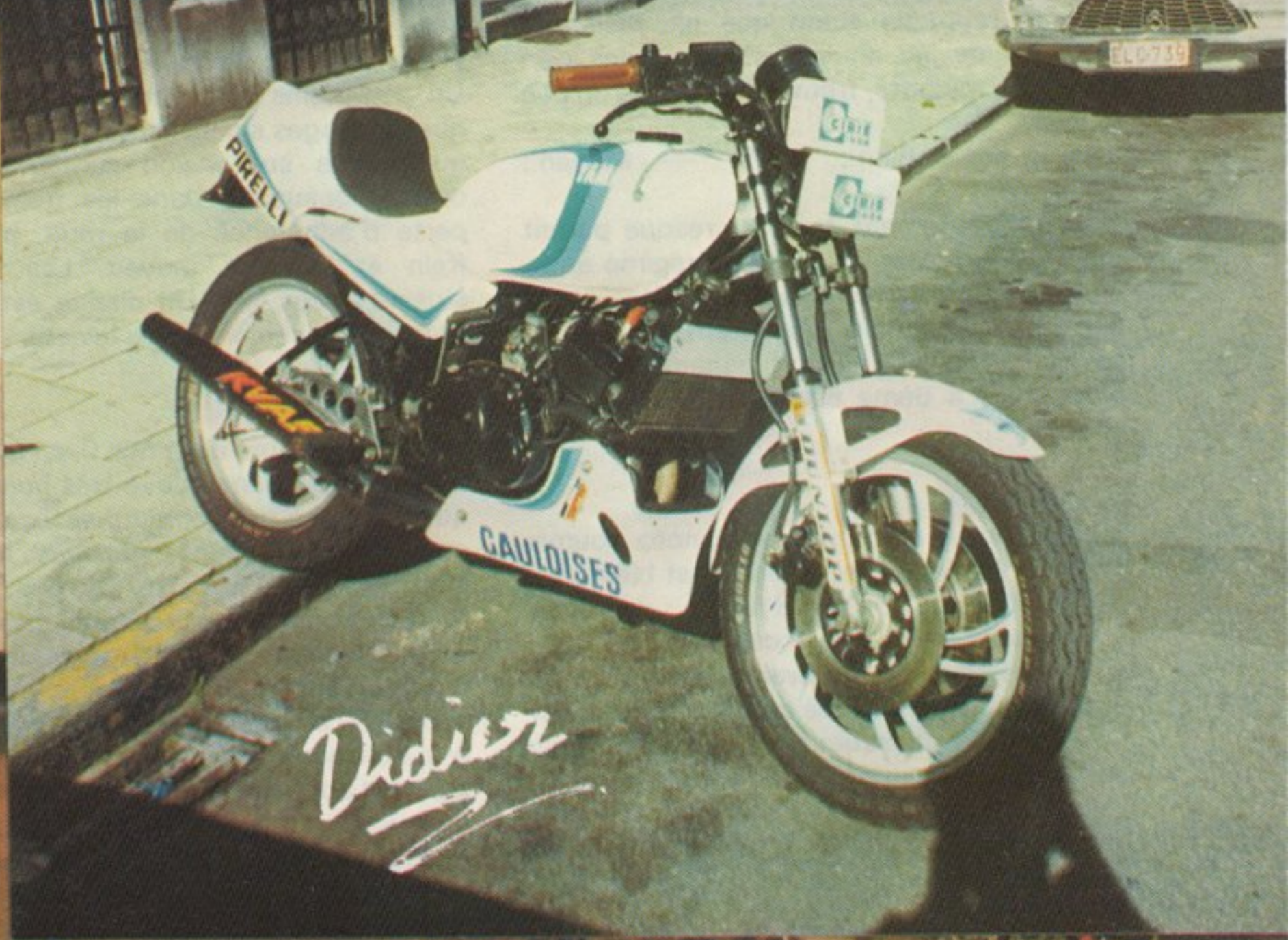
100 % de bien, de très bien même. Les accélérations de cette 350 sont fabuleuses. Elle fait jeu égal avec la plupart des 750 quatre temps. Les accélérations plutôt brutales, à cause du moteur pointu occasionnent des wheelings plus ou moins appréciés selon le tempérament du pilote. Quant au passager en déséquilibre sur une selle à bascule et glissante, il haït carrément les accélérations de la RDCL.

**Vibrations** : Bien : 50,5 % - Moyen : 40,5 % — Mal : 9 %.

Ce moteur n'est pas exempt de vibrations mais comme il est monté très souple sur silent-bloc, elles sont bien filtrées pour le pilote mais moins bien pour les repose-pieds passager. Ces vibrations sont beaucoup plus sensibles, même visibles, à bas régime. Tout vibre, les motos carénées surtout et la casse des échappements, maladie chronique, est une conséquence directe de ces vibrations. Depuis 1981, les pots ont été renforcés, l'isolation encore améliorée mais les vibrations inhérentes au moteur ne sont pas pour

Pascal : à 150 km/h, dans un super virage la nuit (cause : voiture en face et en plein phare).







Denis : un motociste « rigolo » n'a pas su me la régler.



autant supprimées, une question d'équilibrage d'embrayage. Le démarrage moteur pose très rarement de problème, quelques exceptions en hiver.

### Boîte de vitesses

**Sélection des rapports :** Bien : 86 % — Moyen : 14 %.

Il peut arriver très rarement rassurez-vous, que quelques boîtes aient un « loup » dans la sélection, ce qui se traduit par des faux points morts entre 5ème et 6ème, une trop grande fermeté au rétrogradage et quelques claquements.

**Course du sélecteur :** Bien : 84,5 % — Moyen : 15 %.

Peu de reproche sinon que les biellettes prennent du jeu en vieillissant et que certains, une minorité, trouvent la course un peu longue.

**Étage :** Bien : 90 % — Moyen : 10 %.

Voilà un étage qui est presque parfait avec un minimum de chute de régime entre chaque rapport. Reste que vous êtes assez nombreux à signaler une première un peu courte ce qui est surtout gênant en sortie d'épingle. La 6ème est, elle aussi, un peu courte.

### Embrayage

S'il existe un embrayage de moto soumis quotidiennement à la torture c'est bien celui de la 350 RDLC. On lui en fait voir de toutes les couleurs ; démarrage canon, wheeling... et malgré tous ces mauvais traitements, sa douceur et progressivité sont appréciées par 86,5 % des utilisateurs et son endurance par 81 %. Par contre 35,5 % trouvent qu'il colle à froid et certains de préciser que cela dépend de la qualité de l'huile et qu'il colle surtout en hiver.

### Confort et suspension

**Selle :** Bien : 62 % — Moyen : 36,5 %.

Très bonne selle, vraiment, pour le pilote mais qui est tout aussi mauvaise pour le passager. Elle remonte vers l'arrière ce qui fait glisser le passager sur le pilote d'autant que son revêtement est glissant et que les mouvements à bascule du cantilever aident. De plus elle est peu rembourrée sur sa partie arrière. Enfin on signale quelques systèmes de fixation et serrures fragiles.

**Fourche avant :** Bien : 56,5 % — Moyen : 34,5 % — Mal : 9 %.

La plupart de ceux qui l'apprécient précisent : après modification. A l'origine, elle est beaucoup trop molle allant même jusqu'à talonner sur les freinages violents. Hormis le souhait d'un anti-plongée, on modifie comme suit : huile plus épaisse, plus d'huile (10 cm<sup>3</sup> en plus) et cales de précompression

de ressort (15 à 20 mm). On déplore enfin l'absence de bouchon de vidange de fourche. Il faut retourner les tubes pour la vidanger.

**Suspension arrière :** Bien : 74,5 % — Moyen : 22 %

Très beau score pour une suspension arrière quasiment parfaite en solo mais qui a tendance à talonner en duo. Pour les circuits, il faut durcir au 5<sup>e</sup> cran. Sur la 350 RDLC, la suspension arrière cantilever est une réelle réussite et les importants changements d'assiette ne nuisent que très peu à la tenue de route.

**Confort du pilote :** Bien : 79 % — Moyen : 20 %

Moto très confortable pour le pilote, bonne position de conduite et selle et suspensions souples.

**Confort du passager :** Bien : 11 % — Moyen : 49,5 % — Mal : 39 %

Pauvre passager, il n'est pas à la fête sur la RDLC. Mauvaise selle à son endroit, repose-pieds trop hauts et une moto qui joue sans cesse au cheval à bascule.

### Freinage

**Frein avant :** Bien : 95,5 % — Moyen : 5 %

Un frein exceptionnel, rarement vu sur une moto de route. Si puissant que c'en est même parfois trop... Attention sur le mouillé et même sur le sec. On nous signale quelques gamelles dues au frein avant.

**Frein arrière :** Bien : 60 % — Moyen : 35,5 %

Un peu moins bien noté que l'avant. Quelques blocages signalés mais il faut dire aussi qu'avec la suspension cantilever la roue déleste beaucoup dans les freinages d'où perte d'adhérence de la roue, blocage du frein et résultat moyen. Les garnitures s'usent assez vite. Un disque est souhaité. Pression à exercer sur les leviers.

### Tenue de route

La tenue de route de la RDLC est à l'image de son freinage, bonne voire très bonne pour la quasi-totalité des lecteurs-essayers. Quelques-uns sont gênés par les importants changements d'assiette. En duo, pour une fois, la tenue de route serait plutôt moins bonne. L'avant déleste trop et le cantilever talonne. Sur circuit, la tenue de route de cette 350 est même meilleure que sur route. A la question : est-elle sensible au guidonnage, il est impossible de répondre précisément tant vous êtes nombreux à avoir fait la confusion entre louvoiement et guidonnage. Le guidonnage est un mouvement bref de la direction qui se déclenche essentiellement sur mauvais revêtement et le plus souvent à l'accélération. Les louvoiements surviennent surtout à haute vitesse et impliquent toute la moto qui semble se tordre. La RDLC est plutôt sujette aux guidonnages causés par le délestage de l'avant à l'accélération et sur mauvais revêtement. Mais il y a aussi quelques cas de louvoiements qui peuvent être causés par les pneus. Vous ne faites pas de ces deux défauts un cas majoritaire.

### Maniabilité

La maniabilité est appréciée à 99 %, un vrai vélo, une grosse 125. La monte d'un amortisseur de direction ou d'un carénage grève un peu cette superbe maniabilité. Avec la RDLC, maniabilité ne veut pas dire aptitude au slalom ; le moteur se prête mal à ce genre d'évolution à très basse vitesse. La garde au sol est jugée insuffisante par 20 %. Elle est

largement suffisante en utilisation routière, un peu plus limitée en duo ou par un carénage Sonauto et peut facilement être améliorée par la suppression de la béquille centrale ce qui s'impose pour tâter du circuit.

### Performances

Les vitesses lues au compteur sont variables de 10 km/h en position assise et 15 km/h en position couchée. Dans ce dernier cas la lecture doit être moins précise à moins que le compteur ne s'optimise avec la vitesse.

**Vitesse moyenne assis :** 170 à 180 km/h

**Vitesse moyenne couché :** 180 à 195 km/h

Ce sont bien sûr des vitesses compteur et non chrono.

### Consommation

36 % trouvent l'autonomie de la RDLC insuffisante et encore 20 % un peu trop juste. L'autonomie s'échelonne de 130 à 250 km suivant le style de conduite avec une pointe moyenne à 180 km. La consommation est, elle aussi, très fonction du type d'utilisation avec des extrêmes vertigineuses. En ville, ces extrêmes vont de 6 à 15 l aux 100 mais on note plus couramment des consommations ville s'échelonnant de 8 à 10 l avec une pointe moyenne à 10 l. Sur route, les écarts vont de 6 à 14 litres mais la moyenne s'établit autour de 8 l. A signaler que les modèles 1981 consomment sensiblement moins (1 l au 100). Pour la consommation d'huile, les écarts sont encore plus spectaculaires. Ils ne dépendent pas seulement d'un style de conduite mais aussi d'un bon réglage de la pompe à huile (0.8 préconisé). Les consommations d'huile s'échelonnent de 1 litre pour 250 km à 1 litre pour 1000 km. Une majorité déclare consommer 1 litre pour 500 km mais avec un bon réglage, on gagne facilement 300 km d'autonomie d'huile.

### Entretien

**Nécessite-t-elle un entretien fréquent ?**

Oui : 58,5 %

C'est un engin de sport qui mérite quelques attentions, d'autre part, il s'agit typiquement du genre de moto que l'on aime bichonner (objet-passion). Le changement de pneu arrière intervient en moyenne tous les 4 000 km. On signale des extrêmes à 1 200 et à 13 000 km. Encore une fois tout est fonction de la conduite, de la qualité de la gomme (celui à 1200 km est un PV11 Michelin pneu course) et pour faire 13 000 km, il faut vraiment rouler et enrouler pépère. Pour la chaîne secondaire, les changements s'échelonnent de 5 000 à 25 000 km avec une pointe moyenne à 10 000 km. Il faut préciser que les modèles 1980 n'étaient pas équipés de chaîne auto-lubrifiée. Mais là encore l'usure de la chaîne est fonction de l'utilisation et de l'entretien. On signale des chaînes autolubrifiées changées à 6 000 km et des chaînes simples qui ont tenu 12 000 km. Autre paramètre, le jugement du pilote sur l'usure et ses finances. Dans un budget entretien, la 350 RDLC revient facilement aussi cher qu'une 1100.

### Réparations

Tout possesseur de RDLC a cassé au moins une fois ses joints d'échappement puis ses pots au niveau du coude et bien souvent les



chicanes dans les pots. C'est là une maladie généralisée sur cette machine et les changements de pots ont tous été pris sous garantie mais vu le nombre de demande il y a eu de l'attente. La casse de ces pièces est due aux vibrations. Sur les modèles 1981, la sortie de pot a été renforcée mais il existe encore quelques cas de casse. Hormis cet exemple, la 350 RDLC est étonnamment fiable vu le traitement auquel elle est généralement soumise. Quelques embrayages de changés après 20 000 km et certains sous garantie. Deux embellages de cassés sur des centaines de réponses, quelques joints-spi de fourche et bague de bras oscillant. Le moteur est vraiment solide mais il y a peu de machines qui aient plus de 25 000 km.

**Comment jugez-vous le service après-vente :** Bien : 29 %-Moyen : 37,5 %-Mal : 23 %.

Même si la RDLC n'est pas souvent en panne, il y a cette histoire de pot d'échappement qui a mis chaque lecteur-essayeur en présence du SAV Yamaha. Le bilan d'ensemble est plutôt négatif et on reproche surtout une lenteur d'acheminement des pièces qui cache peut-être des ruptures de stock. Ensuite on reproche le prix des pièces (plaquettes de frein à 600 F). Ceux qui trouvent le SAV moyen ou mauvais accusent en premier l'importateur (40 %) puis le motociste (38 %) et à la rigueur les deux (23 %).

### Opinion d'ensemble

L'opinion d'ensemble de cet essai-lecteur est très à l'avantage de la RDLC qui déchaîne des passions au point de faire oublier les petits défauts. Voici quelques phrases relevées ici et là pour compléter cet essai-lecteur : « moto pas à la portée de tout le monde », « temps d'adaptation obligatoire pour un débutant ». Ce sont des conseils sages. Pour être pleinement appréhendée, la RDLC ne devrait pas être une première moto. « Elle apprend ce que n'apprennent pas les autres motos en conduite ». Avec cette machine on apprend réellement à piloter : « moto de course apprivoisée » ; « moto d'égoïste ». Elle est essentiellement conçue pour le solo. « On peut faire du GT avec ». Bien sûr, et vous êtes nombreux à avoir essayé, en vitesse de croisière, elle tient même 160 mais ce n'est pas sa vocation. « Une 125 en ville et une 750 sur route », Maniabilité et puissance sont ses plus grands atouts. « Ses qualités : puissance-maniabilité-freinage sont les définitions de la moto ». « Véritable moto-plaisir ; pulvérise le mythe des grosses cylindrées ». « Elle m'a fait retrouver la passion ». Pour parler ainsi d'une moto il faut vraiment que ce soit un cas. Enfin revient souvent : « Vivement la 500 RDLC ».

#### POUR

Performances exceptionnelles  
Freinage  
Maniabilité  
Esthétique  
Tenue de route  
Fiabilité mécanique  
Entretien facile

#### CONTRE

Les pots cassent  
Gourmande en essence et huile  
Vibrations  
Duo  
Utilisation ville  
Fourche trop molle  
Moteur pointu  
Absence de couple  
Refroidissement trop important l'hiver  
Mauvaise peinture et visserie

Emmanuel : je n'ai plus envie de changer de moto.

Teddy : le pied ! Minets s'abstenir.

Pierre : pour les fous du deux temps.

Patrick : elle sait également voyager.

Jean-Marie : très belle moto non ? ? ?

Frédéric : reine de la classe (400).

François : supermoto.

Philippe : plonge trop au freinage.

Christian : vivement la 500 RDLC.

Didier : manque cependant quelques chevaux en plus.

Marc : délicate sous la pluie.

Christophe : terrible en montagne, vive les virolos.

Martial : petits problèmes de joint d'échappement.

Alain : passagère déconseillée...

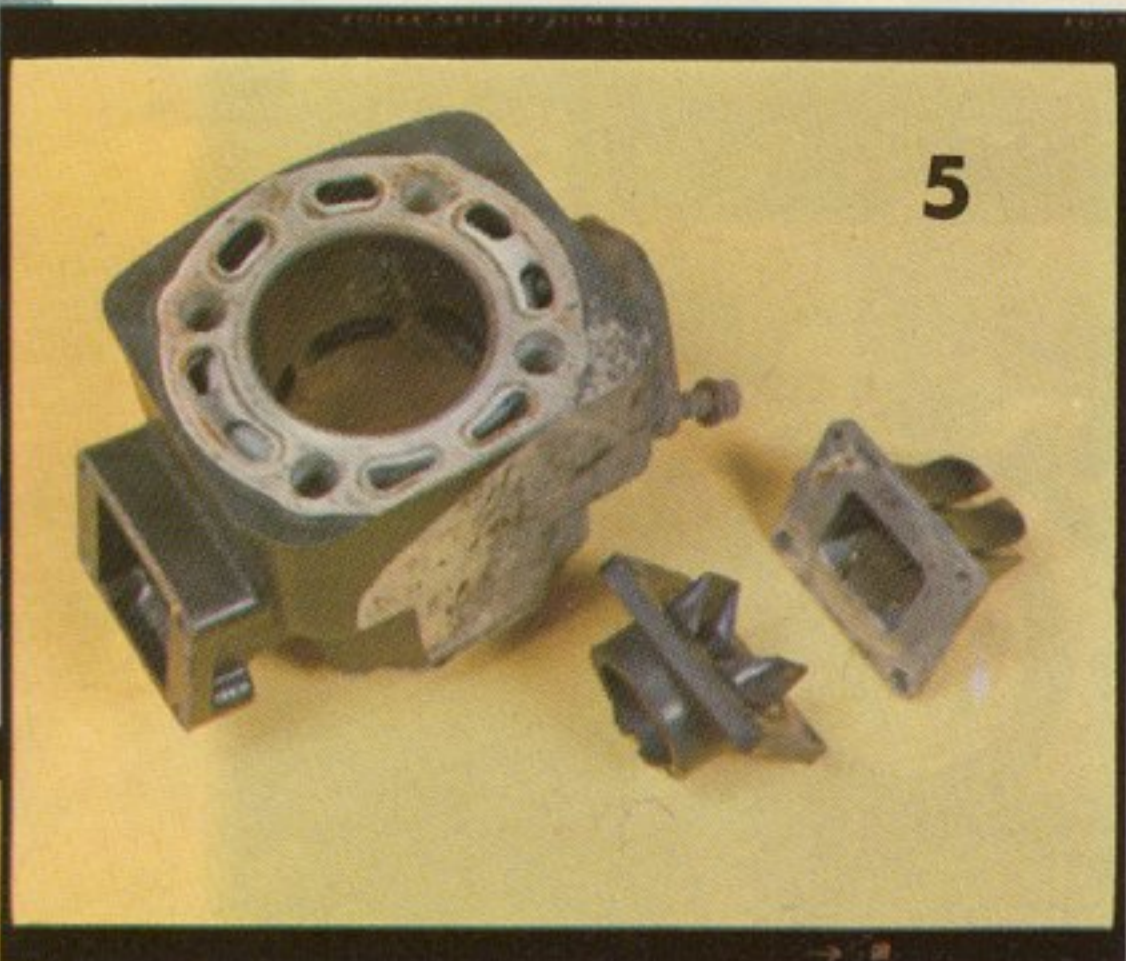
Jean-François : 1 brique de moins qu'une 600 Pantah hélas pour l'Europe !

Gilles : onéreuse à l'entretien.

Jean-François : vitesse de pointe décevante.







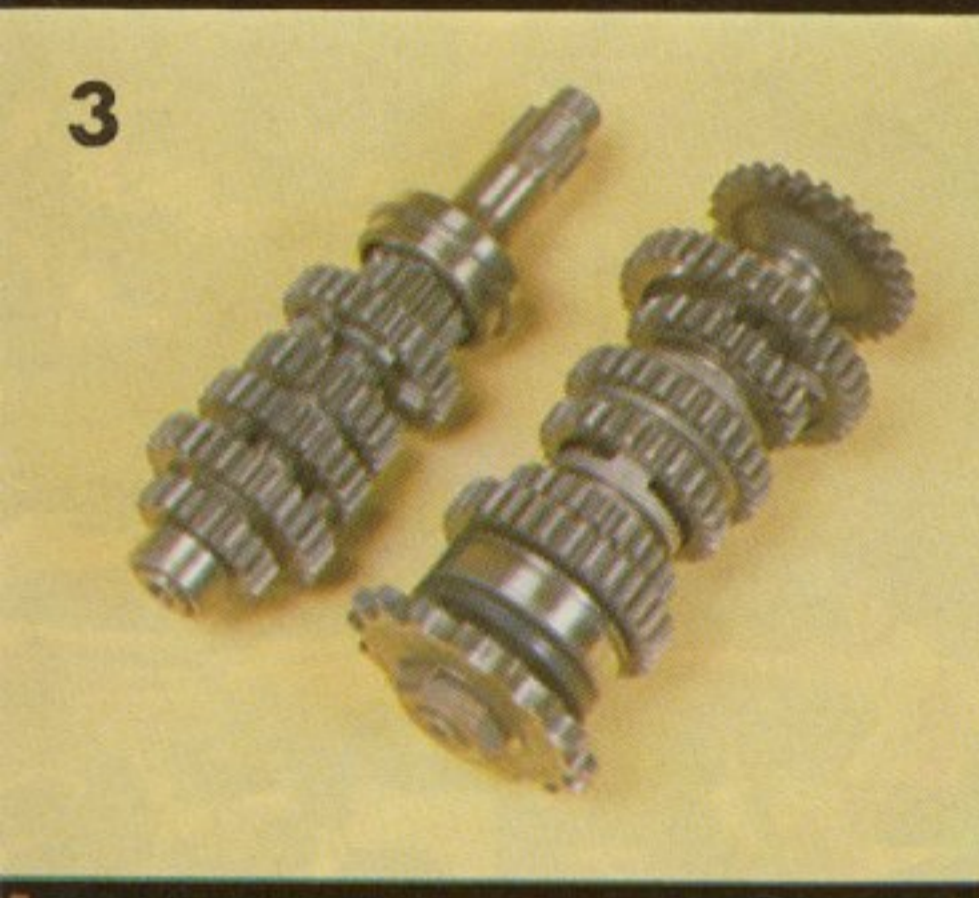
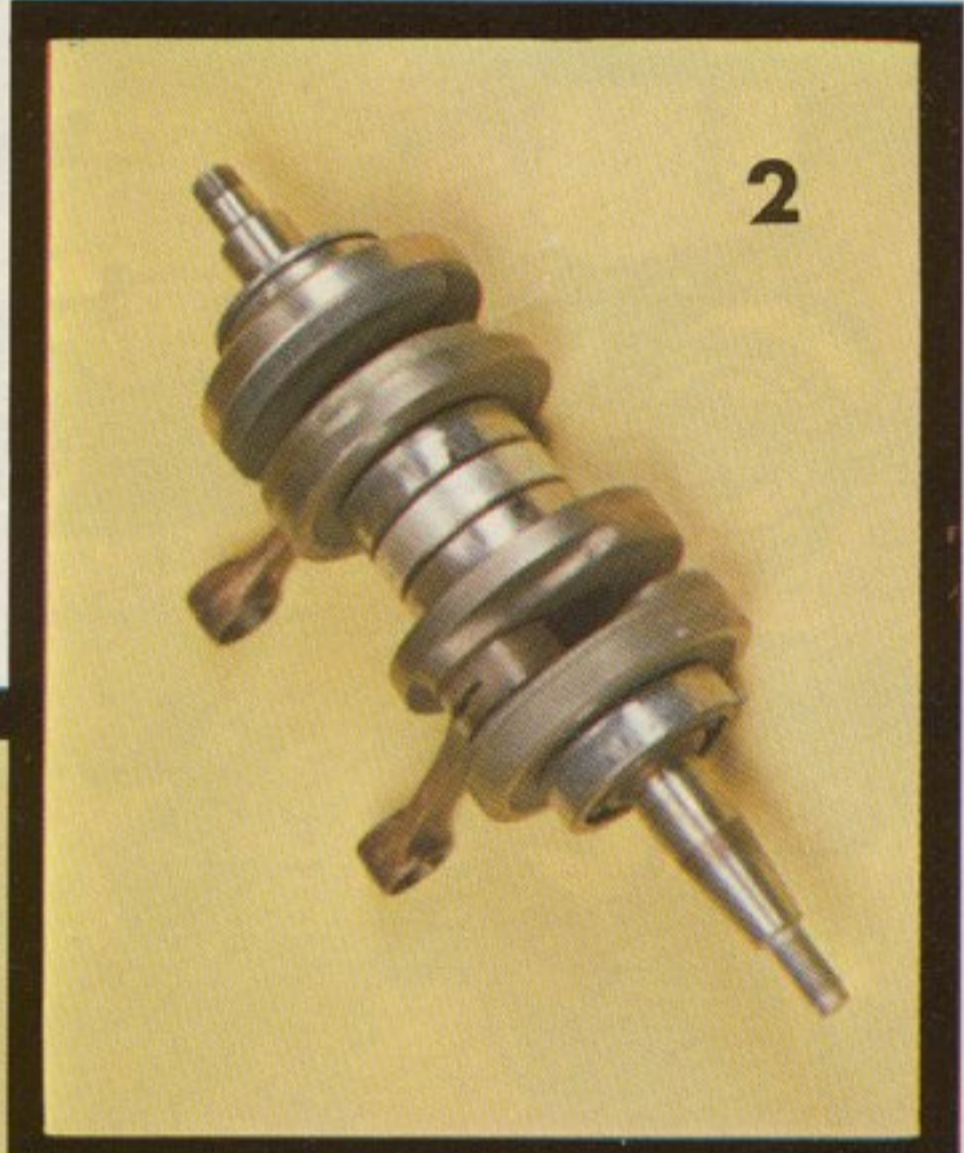
**UNE SOLIDE  
MANGEUSE DE KILOMETRES...**

5. A la fin du test, traces de rouille à l'extérieur et usure transversale à l'intérieur sur le premier cylindre

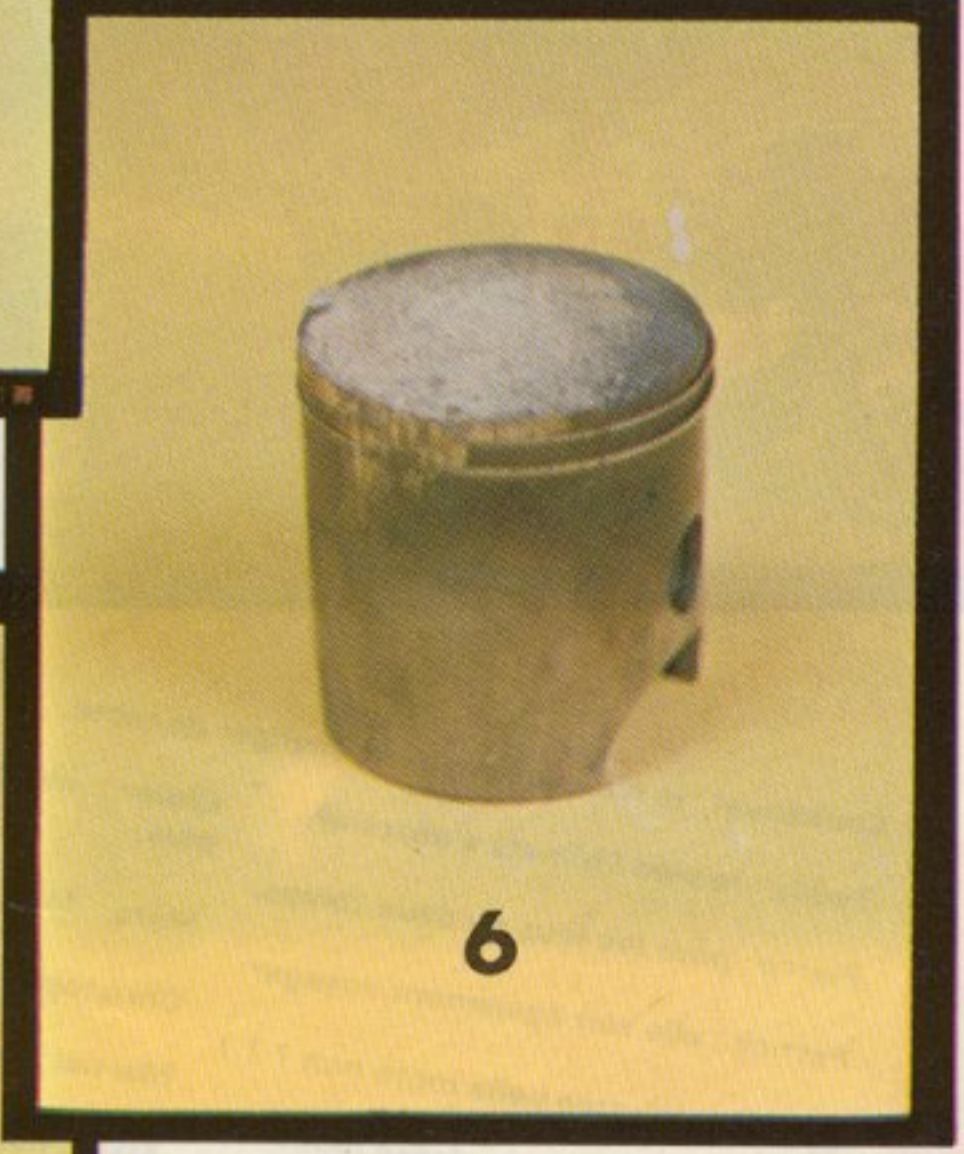


4. Pas d'usure sur le pignon d'entraînement de la pompe à eau.

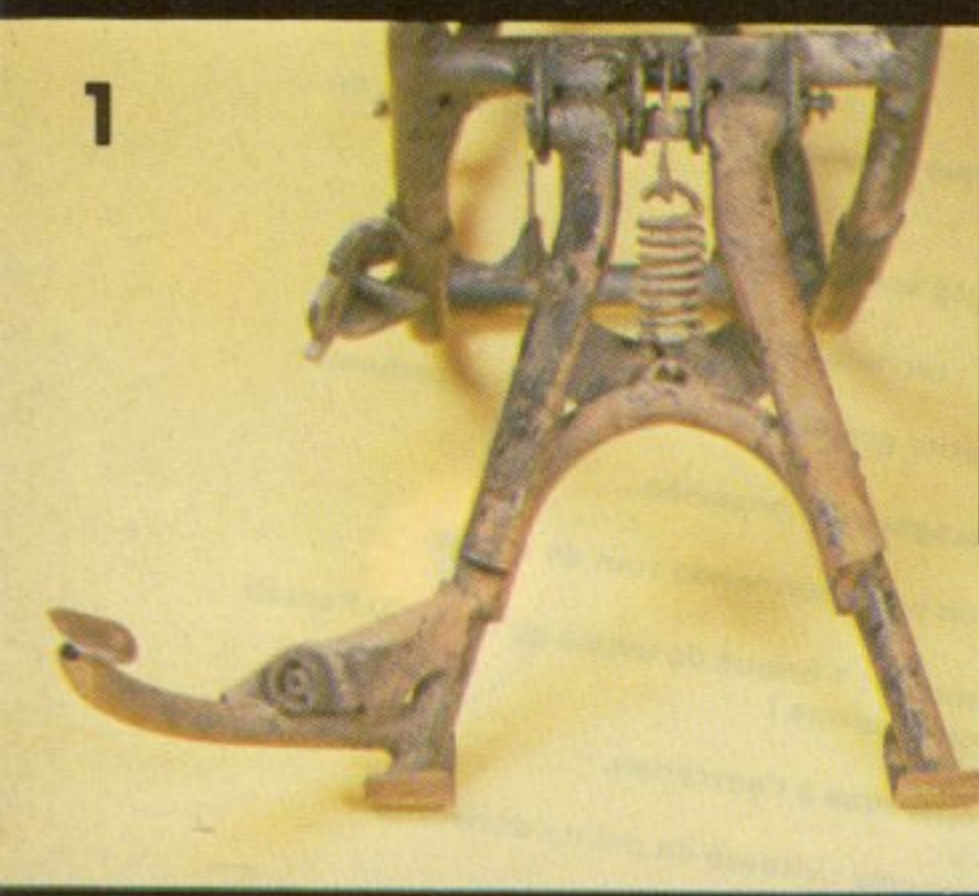
2. L'élévation de température du moteur a fait bleuir les paliers de vilebrequin.



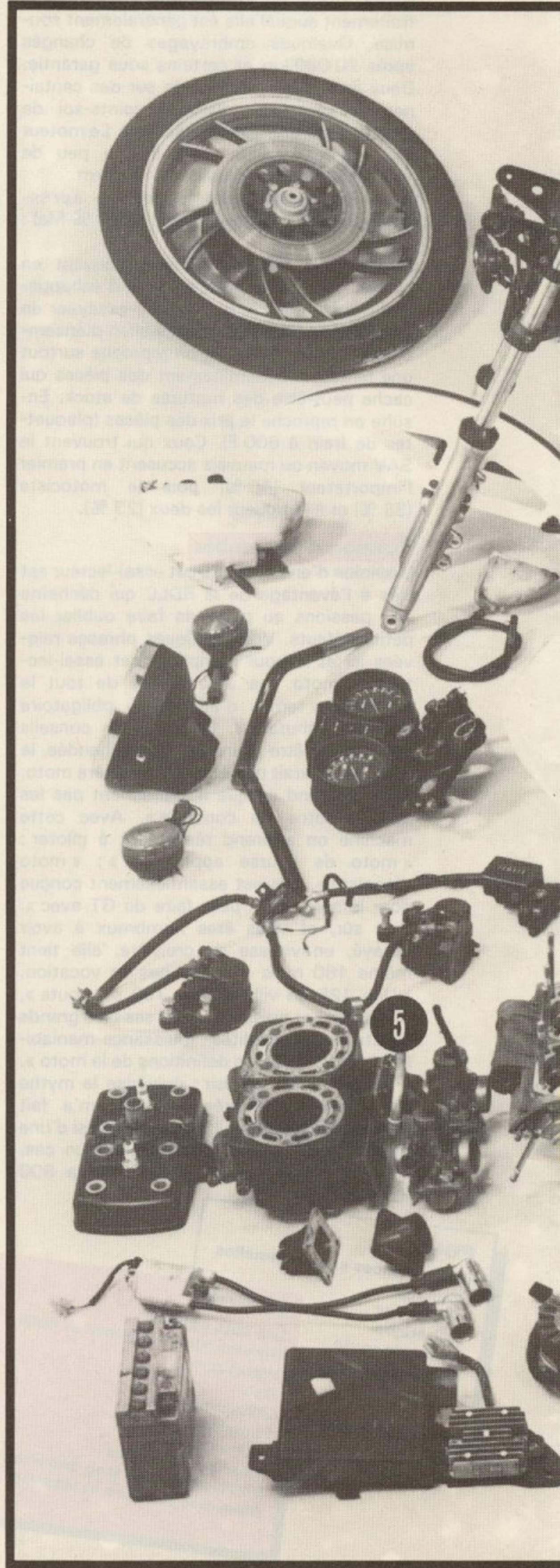
3. A 12 970 km, bris de dents de la 6<sup>e</sup>



6. Suite à la diminution du réglage de pompe à huile et à l'appauvrissement des carbus, le piston a cogné — mais ça fait pas de bosses...



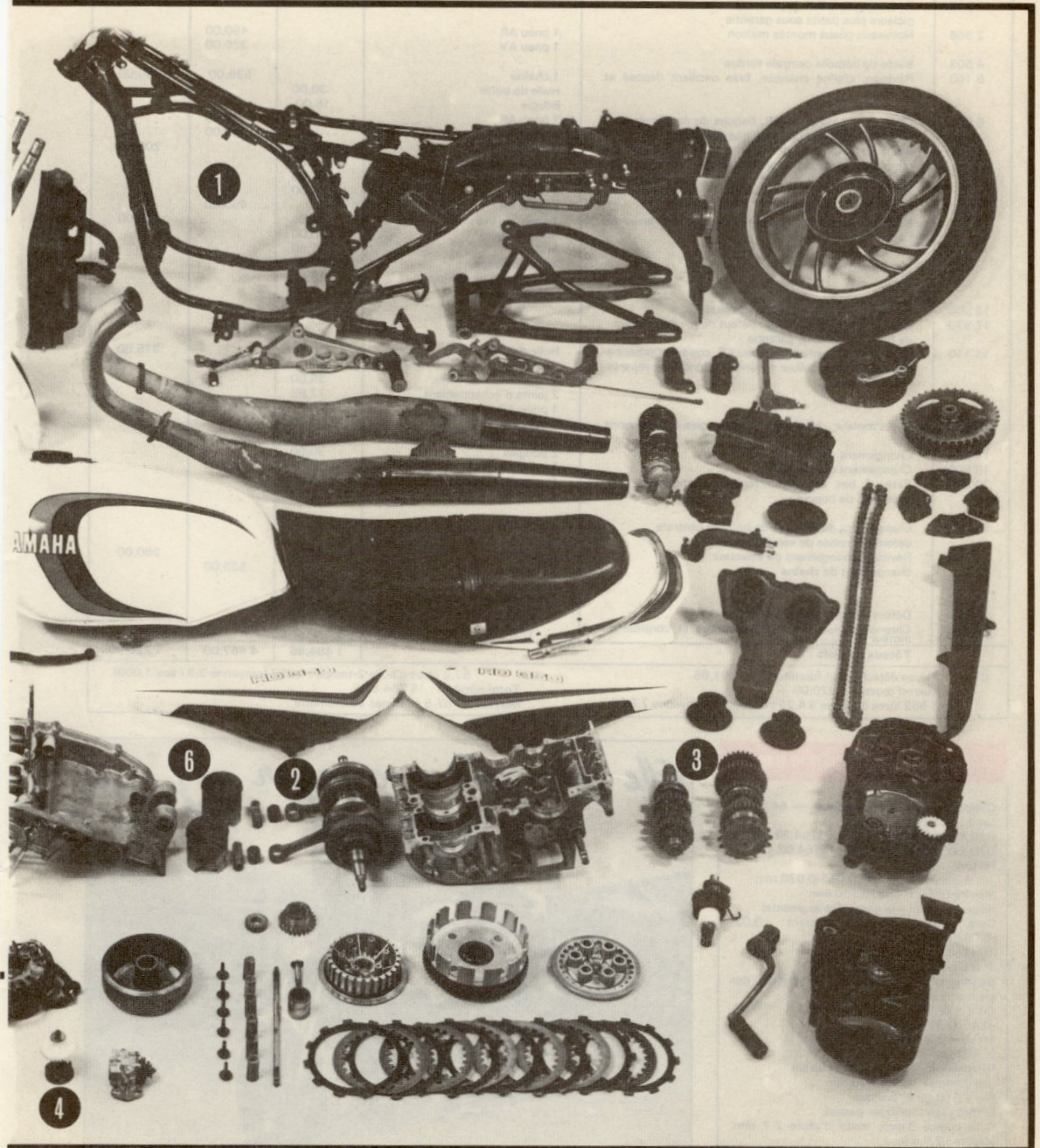
1. A cause de la mauvaise qualité de la peinture, le cadre a été très attaqué par la rouille, et la béquille a vite faibli.





# 25 000 KM AVEC LA 350 RDLC

Qu'est-ce qu'un 350 cm<sup>3</sup> deux temps de 49 ch peut donner en 25 000 km ? La RDLC a passé le test avec succès, chez nos confrères allemands de Das Motorrad.





**PRIX DE REVIENT DES 25 000 KM**

KM	Travaux effectués	Pièces fournies	Pièces détachées	COUTS	
				Fournitures	Main-d'œuvre
718	Prise en main				
1 213	Réduction du débit de pompe à huile, gicleurs plus petits sous garantie				
2 366	Nouveaux pneus montés maison	1 pneu AR 1 pneu AV		490,00 320,00	
4 503	Butée de béquille centrale tordue				
5 150	Révision, chaîne changée, bras oscillant déposé et remonté	1 chaîne Huile de boîte Bougie	30,00 15,00	539,00	280,00
6 500	Changement du pneu AR, bagues de cantilever hors d'usage remplacées par des bagues bronze	1 pneu AR Bagues bronze		490,00 80,00	
9 010	Bruits de piston à droite : segments et cage à aiguilles remplacés, glaçage du cylindre, bougie B 8 remplacées par B 9	2 pistons 2 jeux de segments 2 cages à aiguilles 2 bougies	375,54 195,90 164,56 30,00		205,00
10 300	Pneu AR, monté maison	1 pneu AR		490,00	
12 218	Révision, soudure de la butée de béquille, levier de frein changé	1 levier de frein Huile de boîte Antigel 2 antiparasites Caoutchouc repose-pieds Pièces diverses	44,86 30,00 15,60 135,40 19,56 18,00		140,00
12 500	Ecrou de noix d'embrayage desserré				
12 970	Racléments dans la boîte : défaut du jeu de pignons de 6°, changés sous garantie				
15 110	Révision, changement du pneu AR, coudes d'échappement desserrés, cellule + contact clignotants réparés, nouvelle chaîne	Huile de boîte Chaîne 1 capuchon de bougie 2 joints d'échappement 1 pneu AR	30,00 35,00 17,88	539,00	315,00
15 623	Ratés moteur, changement des bougies et capuchons	2 bougies 2 capuchons	30,00 70,00	490,00	
17 358	Changement de bougies	2 bougies	30,00		
19 600	Changement de pneu AR	1 pneu AR		490,00	
20 310	Ratés à bas et moyen régime, changement d'un capuchon de bougie	1 capuchon de bougie	35,00		
21 508	Changement de la butée de béquille centrale déformée, rotule de sélecteur usée				
21 700	Révision, changement du sélecteur, changement de chaîne	1 sélecteur 1 chaîne 2 bougies 2 capuchons de bougies	97,95 30,00 35,00	539,00	280,00
24 310	Défaut de l'articulation du kick		539,00		
24 830	Chronos à Hockenheim, démontage et contrôle du moteur				
<b>Totaux partiels :</b>			<b>1 484,85</b>	<b>4 467,00</b>	<b>1 220,00</b>
<b>Coûts :</b> Pièces détachées et fournitures : 5 951,85			57,2 litres d'huile 2-temps : 1 287 (moyenne 2,3 l aux 1 000)		
Main-d'œuvre : 1 220,00			<b>Total général : 16 754,85 F</b>		
1 952 litres de super à 4,25 : 8 296,00 (moyenne 7,86 l)			<b>Moyenne : 67,5 centimes au kilomètre.</b>		

**USURE APRES 25 000 KM**

**Cylindre :** Cote d'origine 64,0 — 64,02 —  
Limite d'usure 64,10 mm  
G/D longitudinalement : 64,01/64,03 mm  
G/D transversalement : 64,15/64,02 mm

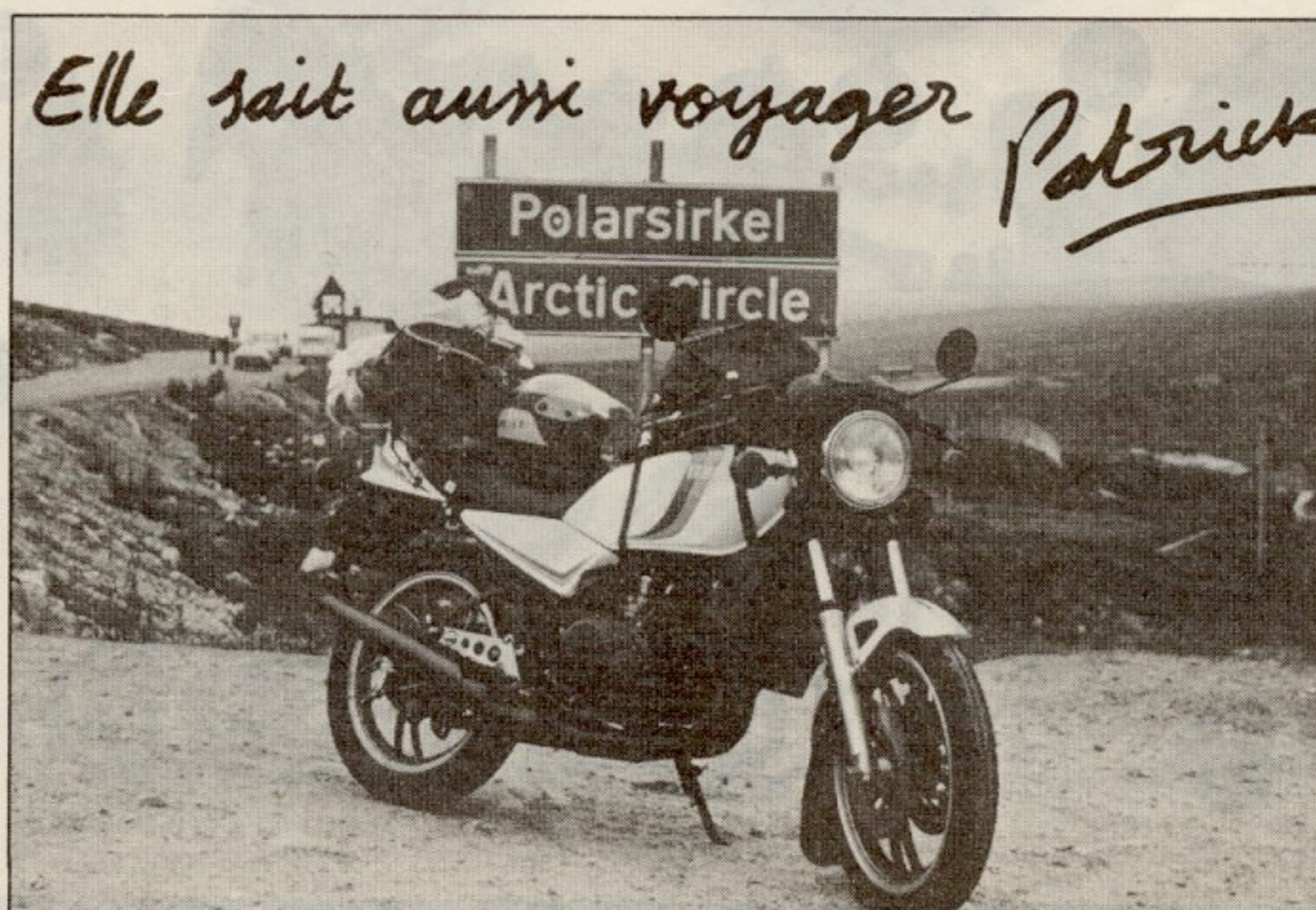
**Piston**  
Jeu à la jupe du piston : 0,065-0,070 mm  
Mesure G/D : 0,065/0,110 mm

**Segments (jeu à la gorge des segments)**  
Cote origine : 1<sup>er</sup>/2<sup>e</sup> segment : 0,02-  
-0,06/0,02-0,06 mm  
1<sup>er</sup> segment-G/D : 0,05/0,07 mm  
2<sup>e</sup> segment G/D : 0,05/0,07 mm

**Segments :** (jeu entre les extrémités des segments montés)  
Cote origine : 1<sup>er</sup>/2<sup>e</sup> segment : 0,30-  
-0,45/0,30-0,50 mm  
1<sup>er</sup> segment—G/D : 0,6/0,6 mm  
2<sup>e</sup> segment—G/D : 0,7/0,4 mm

**Vilebrequin (jeu latéral de la bielle)**  
Jeu d'origine : 0,25-0,75 mm  
Bielle G/D : 0,5/0,6 mm

**Embrayage :** (disques garnis).  
Cote origine 3 mm, limite d'usure 2,7 mm.  
Mesure : 2,9 mm.



*Elle sait aussi voyager* **Patricia**





Il fallait pas mal d'optimisme pour ajouter un élément à un marché déjà en sérieuse régression tel que celui du deux-temps. Yamaha a néanmoins pris le risque en juin 80, proposant avec la 350 RDLC une sportive de bonne facture.

Au début, nous avons quand même nagé dans le brouillard, vu la fumée dégagée par la machine aussi bien à l'arrêt qu'en marche. Ce problème s'est trouvé résolu après 12-13 km par les techniciens de chez Yamaha, d'une part par un réglage moins riche de la pompe à huile dont la course de piston, auparavant de 0,25 mm (rodage oblige) s'est trouvée ramenée par une pastille à 0,15 mm. D'autre part, les gicleurs principaux de 160 se sont trouvés réduits de 20 points. Ces deux opérations ont nettement diminué l'appétit de notre machine d'essai en essence et en huile, bien qu'elle consomme encore 8,03 l d'essence aux 100 km et 2,37 l d'huile aux 1 000 km.

### Impression de conduite : le pied...

La sensation générale après quelques milliers de kilomètres est celle d'une sportive tout à fait valable. Nous avons cependant changé après 2 300 km les Yokohama d'origine pour des K 81, d'où cette remarque enthousiaste de notre essayeur : « être bien chaussé, c'est le pied »... Au niveau maniabilité, rien à redire : un vrai vélo. Cependant, pour le duo, il a quand même fallu régler au plus dur aussi bien la fourche (de 140 mm de débattement) que l'amortisseur arrière (110 mm de course).

Un détail que nous n'avons pas compris : le cantilever monté sur bagues nylon. En effet, avec ce système, toutes les forces exercées sur la roue se reportent sur l'articulation du bras oscillant où elles nécessitent un appui très robuste. Le moteur noir mat refroidi par eau, bien connu maintenant, s'avère très solide, fonctionnant comme une vraie turbine. Bien que manquant de couple en dessous de 6 000 tr/mn, l'étagement sans reproche de la boîte 6 vitesses permet de toujours le maintenir dans les tours. Le tout avec l'essence et l'huile pesant 160 kg, les 49 chevaux permettent des allures dignes de machines de bien plus fortes cylindrées. Compte-tenu du fait que le moteur n'est fixé qu'en deux points, on est presque surpris de constater que les silent-blocs absorbent la

quasi-totalité des vibrations. Les premiers modèles souffraient pourtant de fêlures aux échappements, les sorties moteur ont d'ailleurs été renforcées à partir des modèles 81. Nous n'avons pas eu de problème à ce niveau, d'ailleurs.

### La bague au bras ?

Après 6 000 km, notre machine s'étant mise à jouer les serpents de mer, nous avons constaté que les bagues de bras oscillant (en nylon !) étaient complètement mortes. Nous les avons remplacées par des bagues bronze qui, non seulement durent nettement plus longtemps, mais coûtent nettement moins cher ! Nous avons profité du changement (c'était pas le 10 mai...) pour remplacer aussi le pneu arrière. Auparavant, à 5 000 km, nous avons dû changer aussi la chaîne qui traînait par terre (enfin presque...). Autre petit ennui : la butée de béquille centrale se tord de plus en plus.

### Tenez-moi la bougie, S.V.P.

Il était une fois un essayeur qui se baladait sur l'autoroute par un beau-z-et clair matin d'octobre. « Quel temps idéal pour un deux-temps, bien frais et tout » se disait-il. Là-dessus voilà-t-il pas que le moteur se met à vibrer, perd toute sa puissance et enfin s'arrête.

Retour à l'atelier : bougie droite fondue, trou dans le piston et grosses traces de serrage. Le piston gauche aussi fait sérieusement la gueule. Bilan de l'opération : deux bougies, deux pistons, deux cages à aiguilles et deux jeux de segments. Après, nous avons compris le pourquoi de la chose, vu que quand nous avons diminué le débit de pompe à huile et mis des gicleurs plus petits à 1 213 km, nous n'avions pas changé les bougies.

Nous avons donc immédiatement remplacé les NGK B-8 d'origine par des B-9. Cependant par la suite, nous avons quand même constaté une assez forte consommation de bougies ainsi que d'antiparasites, ceux-ci étant souvent endommagés par les vibrations.

Pour ce qui est de la consommation de bougies, notre machine d'essai s'est révélée très sensible aux variations de température ambiante.

### La sixième souffre de maux de dents

Le pépin suivant se produisant aux environs de 13 000 km, sous forme d'un raffut épouvantable dans la boîte de tristesse, pardon, de vitesses. Direction l'atelier, et diagnostic du chef : un jeu de pignons de sixième. Ce que l'agent Yamaha a considéré comme entrant dans le cadre de la garantie. Nous saluons ce geste sympathique.

700 km auparavant, nous avions fait ressouder la butée de béquille et changer le levier de frein au cours d'une révision. Nous avons aussi dû faire resserrer l'écrou de la noix d'embrayage qui s'était desserré tout seul, ce qui créait un gros jeu axial et rendait le dosage difficile.

### Bilan : plutôt bon

Pendant la seconde moitié de notre essai longue distance, nous n'avons pratiquement eu aucun problème, à part les coudes d'échappement desserrés et une rotule de sélecteur hors d'usage. En tout, notre 350 a consommé pendant ses 25 000 km un pneu avant, cinq pneus arrière, 3 chaînes, 9 bougies et huit antiparasites.

Nous avons en prime eu une heureuse surprise lors des chronos finaux à Hockenheim, où dans des conditions climatiques pratiquement semblables à celles des premiers essais, nous avons obtenu des performances supérieures (cf encadré), avec entre autres une vitesse maxi de 183 km/h, preuve d'une puissance remarquable pour une 350.

Au contrôle final moteur démonté, le cylindre gauche présente une importante ovalisation : l'usure transversale (perpendiculaire au sens de la marche) s'avérant en particulier assez forte. Le second segment du piston gauche présente un jeu entre ses extrémités qui nécessite son remplacement. Enfin, le bleuissement des paliers de vilebrequin témoigne d'une évacuation de la chaleur pas vraiment idéale.

En conclusion, mis à part les petits problèmes de bougies et de capuchons, notre 350 s'est plutôt bien comportée. Vu sa puissance et sa cylindrée, c'est une machine étonnamment fiable et solide. Ce n'est peut-être pas la routière idéale, mais comme sportive, elle peut faire le bonheur de n'importe quel pilote.

### PERFORMANCES A 25 000 KM

Accélération :	1 990 km	24 690 km
0- 40 km/h :	1''6	1''6
0- 60 km/h :	2''4	2''5
0- 80 km/h :	3''6	3''7
0-100 km/h :	5''4	5''3
0-120 km/h :	7''3	7''2
0-140 km/h :	10''6	10''2
0-160 km/h :	16''2	14''8
0-400 m :	13''7	13''6

#### Vitesse maximum :

Duo :	155 km/h	160 km/h
Solo assis :	161 km/h	168 km/h
Solo couché :	178 km/h	183 km/h

#### Conditions :

à 1 990 km : 18°C, vent arrière de 0,5 m/s  
à 24 690 km : 27°C, vent arrière de 1,1 m/s

#### Consommation :

Essence : 8,03 l/100 km  
Huile 2 temps : 2,37 l/1000 km