

MOTO

JOURNAL

9F
N°607

Tout Terrain:
enfin
un pneu increvable



ESSAIS

YAMAHA 350 RDLC

HONDA XR 350 R

G.P. d'Autriche

ROBERTS

COGNE FORT

Trial

LE TRIOMPHE DE MICHAUD



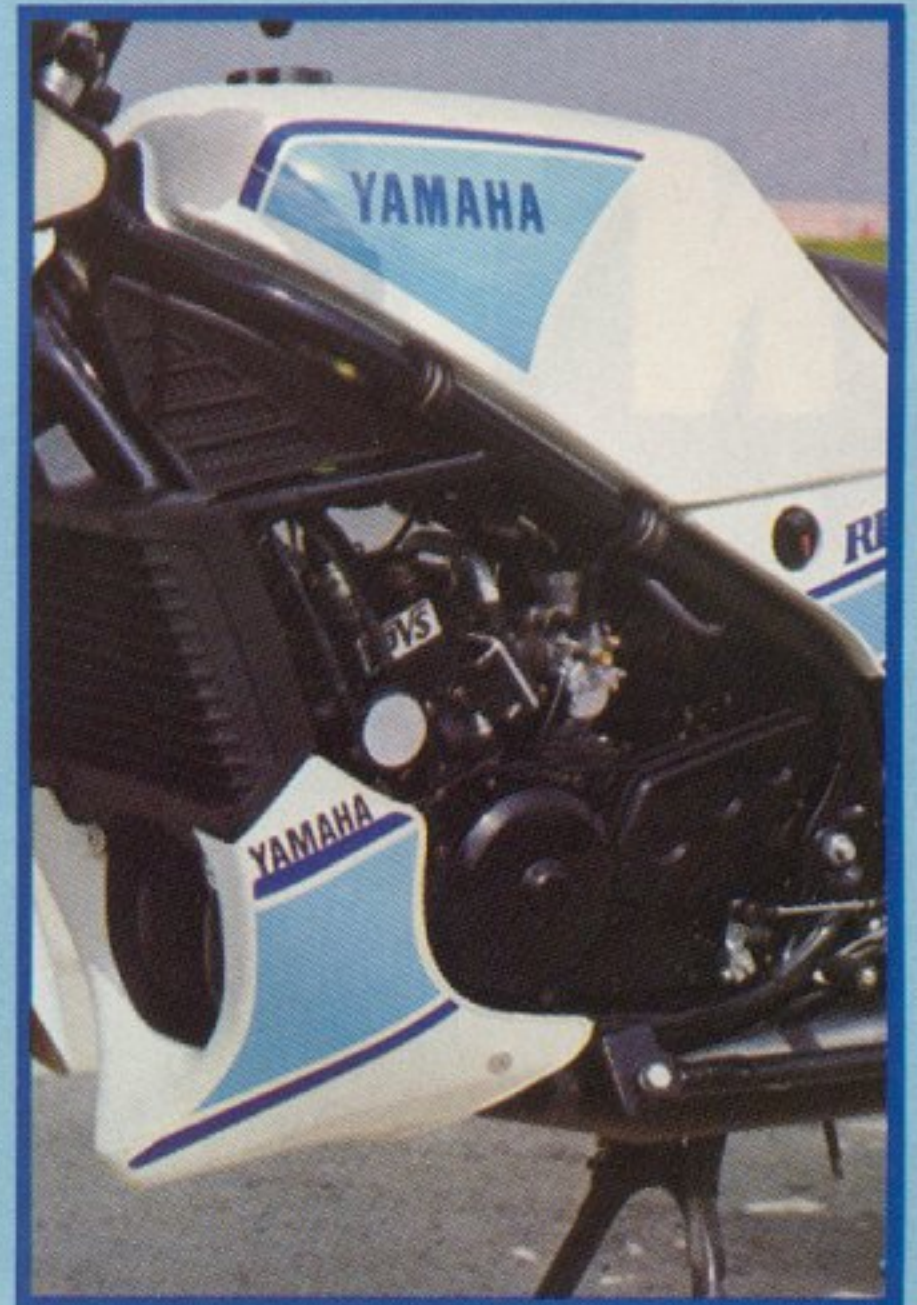
**ESSAI
COMPLET**

la nouvelle Yamaha 350 RDLC face à l'ancienne



UN TON AU DESSUS





— Une trois et demie qui crache 59 bourrins ; tu rigoles, ça ferait du 168 ch/litre, pratiquement ce que donne un Cosworth de Formule 1 !

— Et pourtant, mon pote, ça existe. C'est tout nouveau, ça vient d'sortir. Pour deux briques tu peux même l'acheter tout de suite et emmener Lucette au ciné avec.

— Arrête, tu m'chambres !

— Mais non j't'assure. Bon, d'accord, y'a un truc ; c'est l'Y.P.V.S.

— L'Y... Quoi ?

— L'Y.P.V.S... Mais t'occupe, tu verras.

— Mouais... et ça roule à combien ton engin ?

Par Jean-Lou Colin

Photos J.P. Boulmé

Début mars (MJ n° 594) vous avez eu l'exclusivité des premiers tours de roues de cette nouvelle RDLC. « Merci Monsieur Plus » titrait Didier, en vous communiquant les bonnes impressions que lui inspirait cette prise de contact. Les impressions c'est bien, mais je vous connais, ce que vous attendiez tous, et nous avec vous d'ailleurs, c'est du concret, des chiffres, bref, un essai complet. Le voici donc, et pour mieux apprécier le plus en question apporté par cette nouvelle petite bombe, nous avons pensé qu'il serait intéressant d'avoir en référence tout au long de notre essai, celle à qui elle succède et que vous connaissez tous, au moins à travers les journaux, la célèbre RDLC dans sa version 82.

Si elle garde l'esprit et le style RDLC, la nouvelle 350 n'en est pas moins une moto entièrement nouvelle qui n'a pratiquement aucune pièce commune avec l'ancienne. Bien que restant assez classique, sa ligne est beaucoup plus sportive avec un cadre aux tubes apparents sur lesquels vient se poser un réservoir style course, le tout agrémenté d'un carénage et d'un béquet de bas moteur rappelant ceux montés sur l'ancien modèle par les concurrents de la coupe Gauloises-Yamaha. La machine est proposée avec le cadre noir en blanc et bleu ou noir et rouge et avec le cadre rouge en blanc et rouge. Ce cadre est d'un nouveau dessin inspiré de celui des TZ de course. Repris également aux TZ, le fameux système Y.P.V.S. sensé apporté au moteur puissance et élasticité. Ce dont bizarrement les TZ ne bénéficient pas encore, c'est de la suspension arrière Monocross.

Gonflée, cette Yam !

C'est il y a trois ans maintenant, que sous nos yeux ébahis, Yamaha a eu le courage de lancer sur le marché ce qui constituait alors une véritable moto de course habillée pour la route : la RDLC (RD pour road-route, LC pour liquid cooled-refroidissement liquide). Directement dérivée de la fameuse TZ de compétition, la 350 Yam deux temps, avec ses 47 chevaux et ses 139 kg à sec, offrait un rapport poids-puissance et des performances tout à fait exceptionnels compte tenu de sa cylindrée. 179 km/h à Montlhéry (MJ 463) et une puissance qui arrivait d'un seul coup à 6000 t/mn ; ne faisaient que confirmer le pari audacieux représenté par la commercialisation de ce petit bolide. Pari qui cependant s'est avéré bien vite gagné puisqu'appuyé par la Coupe Gauloise-Yamaha, le succès de la RDLC ne se fit pas attendre. Dès 1981, Yamaha n'en jugea pas moins bon de civiliser un peu sa bête. De nouveaux cylindres et une carburation modifiée rendaient la montée en puissance relativement

plus progressive et, en faisant de la RDLC un engin plus utilisable, devaient en augmenter l'audience. Bien que sur le papier la puissance resta identique, les performances devaient cependant légèrement pâtir de cette domestication. Ainsi à Montlhéry notre modèle 82 (identique au 81) n'a pas dépassé 172 km/h mais la machine était lancée et le succès ne devait pas se démentir pour autant. Un succès qui, on s'en doute, ne pouvait laisser la concurrence longtemps indifférente. Dame, un créneau qui s'avère aussi juteux et aussi valorisant pour l'image de marque, ça ne peut pas s'ignorer, pas vrai ? Sentant le danger arriver, chez Yam, on a donc décidé de prendre les devants et profitant de l'expérience de la maison, de réagir avant que ne débarquent les Honda MVX, Suzuki RG ou autres deux temps sportifs du type Kawa machpro réplica.

Réagir !

Les Ingénieurs de chez Yamaha ont dû la trouver bien bonne lorsqu'on leur a présenté le cahier des charges de la nouvelle RDLC avec cette formule laconique : « faire une moto à la fois plus performante et plus polyvalente que l'ancienne, le tout en un minimum de temps ».

Bon, pour la partie-cycle, doit encore y avoir moyen de moyenner, lorsqu'on s'appelle Yamaha et que l'on fabrique des motos de course (TZ) pratiquement en série, il suffit après tout de s'en inspirer. Un cadre largement dimensionné auquel on adjoint une suspension arrière monocross, dite à flexibilité variable, une nouvelle fourche, voilà qui doit permettre d'améliorer notablement tenue de route et confort. On parfait le freinage, on soigne la finition et normalement le tour est joué. Le reste n'est qu'affaire de goût et de couleurs ou presque. Bien sûr pour être vraiment à l'avant garde, une roue de 16 à l'avant, un système anti-plongée, voire un cadre de section carrée auraient fait plus d'effet mais le temps presse, alors on verra éventuellement plus tard et en attendant cela permettra d'être bien placé niveau prix. Là où les choses se compliquent, c'est côté moulin. Réagir, c'est facile à dire, mais lorsqu'à la base on a déjà un berlingue qui vous balance ses 135 ch/litre, pour faire plus puissant et plus utilisable à la fois, y'a pas, faut trouver un truc. Surtout que l'expérience du modèle 81 a déjà prouvé que ce que l'on gagnait en souplesse, on le perdait généralement en puissance.

Ce truc, c'est bien entendu encore une fois du côté de la compétition que les ingénieurs vont aller le chercher. Depuis quelques temps déjà les Yamaha 250 et 500 de vitesse sont en effet équipées de l'Y.P.V.S. (Yamaha Power Valve System), un dispositif qui, en permettant de faire varier le diagramme d'échappement avec le régime, a précisément pour fonction de marier ces deux facteurs à priori antagonistes (qui plus est sur un moteur deux temps à haut rendement) que sont l'élasticité et la puissance. Son fonctionnement comme le reste de la moto, ayant déjà été détaillé précédemment, pour l'heure, je vous renvoie aux légendes des photos techniques afin que nous puissions, sans plus tarder voir comment tout cela fonctionne dans la pratique.

Amélioration du quotidien

L'ami Hubert Rigal, attaché de presse de l'importateur, ayant la bonté de nous livrer les machines à domicile, un petit tour dans

les rues de Boulogne, fief de votre canard préféré, va nous permettre de nous familiariser avec le nouveau modèle. Ouais, je sais, la vocation première d'une RDLC c'est pas vraiment le pavé de la cité, mais convenez que pour la plupart d'entre nous, en attendant le week-end libérateur, c'est là qu'on use nos pneus toute la semaine.

Alors... Ce petit échauffement citadin nous montre avec satisfaction que bien qu'attaché prioritairement à l'amélioration des performances, Yamaha ne s'en ait pas moins soucie de faciliter le quotidien de l'utilisateur. Des poignées de levage permettent par exemple de béquiller la moto plus facilement. Le barillet de contact hérite d'une position antivol et il n'est plus besoin de couper l'essence à l'arrêt puisqu'il y a maintenant un robinet à dépression actionné par une molette très accessible encastrée dans le cache latéral gauche. En enlevant celui de droite, avec une clé plate on règle à distance la prétention du ressort de l'amortisseur arrière. Ce n'est pas encore ce qui se fait de plus pratique mais c'est mieux qu'auparavant. Le réservoir d'huile n'est donc plus à cet endroit et son orifice de remplissage se trouve maintenant sous clé, sous la selle. C'est plus sûr mais plutôt moins commode, vu le système de verrouillage de ladite selle. La commande de starter est toujours sur le carbu gauche et plutôt moins accessible une fois en selle, vu la largeur supérieure du cadre. Il n'est par contre plus besoin de replier le repose-pied droit pour kicker. Quand on a le temps, pour la santé de sa cheville, c'est tout de même conseillé, mais ça permet de redémarrer plus rapidement lorsqu'on cale au milieu des bagnoles. Vous marrez pas, ça arrive même aux meilleurs (moi ? j'cale jamais... c'est ça la modestie !) surtout que si les vitesses passent merveilleusement bien, il n'est pas rare d'avoir à jongler un bon moment entre première et seconde avant de réussir à trouver le point mort du bout des doigts de pied. Verrouillage un peu lâche.

Vivons ensemble

Contact. « Bzzz-bzzz ». Tiens qu'est-ce que c'est que ce bruit ? une pompe à essence électrique ? non, non, ce sont les boisseaux de l'Y.P.V.S. qui se raclent la gorge pour éliminer toute trace de calamine. Original ! A froid, starter à fond et gaz coupés, le bicylindre craque généralement au premier coup de kick désinvolte. Avec 6 de taux de compression, on peut même le lancer à la main. Côté bruit, pas de dépaysement. C'est toujours le même concerto pour casseroles et petites cuillères à bas régime et le même allegro pour motard mélomane dans les tours. Au milieu des feulements aseptisés de 4 temps, ça change et c'est plutôt revigorant.

Premier étonnement, le petit berlingot ne tourne pas depuis deux minutes que le thermomètre indique qu'il a atteint sa température normale de fonctionnement.

C'est vrai, j'avais oublié qu'il y a maintenant un thermostat dans le circuit de refroidissement qui court-circuite le circuit principal à froid. Autre avantage, plus la peine quand il caille de mettre de l'adhésif sur le radiateur pour aider le moulin à chauffer. Dans les gros embouteillages, comme notre chère capitale nous en réserve parfois (du côté de Toulouse, ou Marseille c'est pas mal non plus, pas vrai ?) L'aiguille finit par contre par s'approcher tout près du rouge, indiquant qu'il y a

L'YPVS a pour but de permettre de gagner de la puissance sans perdre de souplesse ou d'élasticité. Partant du principe qu'avec un deux temps, on obtient plus de puissance à haut régime en avançant le début du temps d'échappement et qu'à l'inverse, en le retardant, on étale la puissance à bas et moyen régime avec plus de couple, l'YPVS a recours à un boisseau qui, en obstruant plus ou moins la lumière d'échappement, modifie le diagramme en fonction du régime. Ce boisseau est actionné via un câble par un petit moteur électrique recevant les ordres d'un boîtier électronique.

urgence à trouver une porte de sortie (pitié pour les piétons !). Sur la route, rien de tout cela, même en roulant indéfiniment.

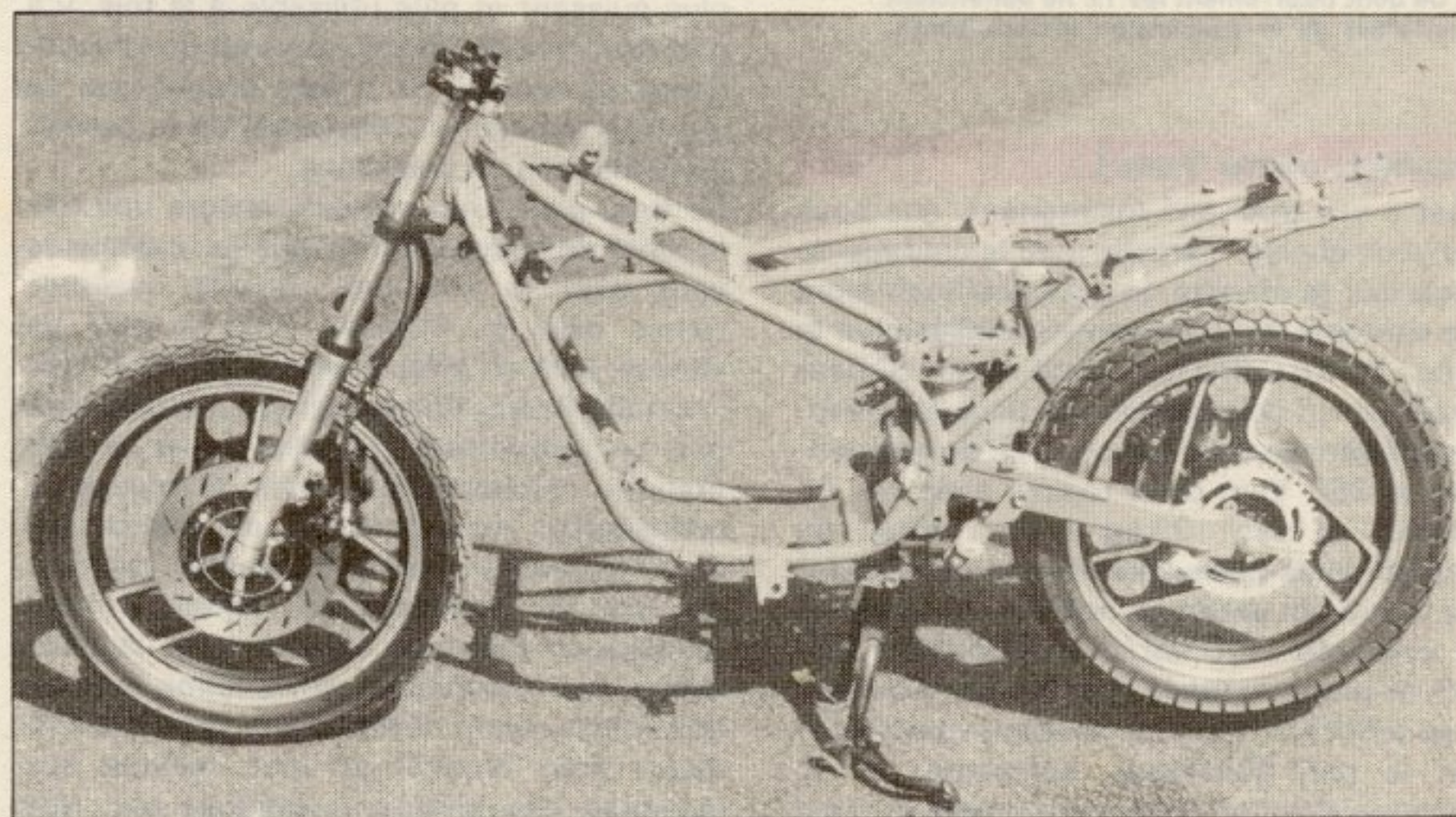
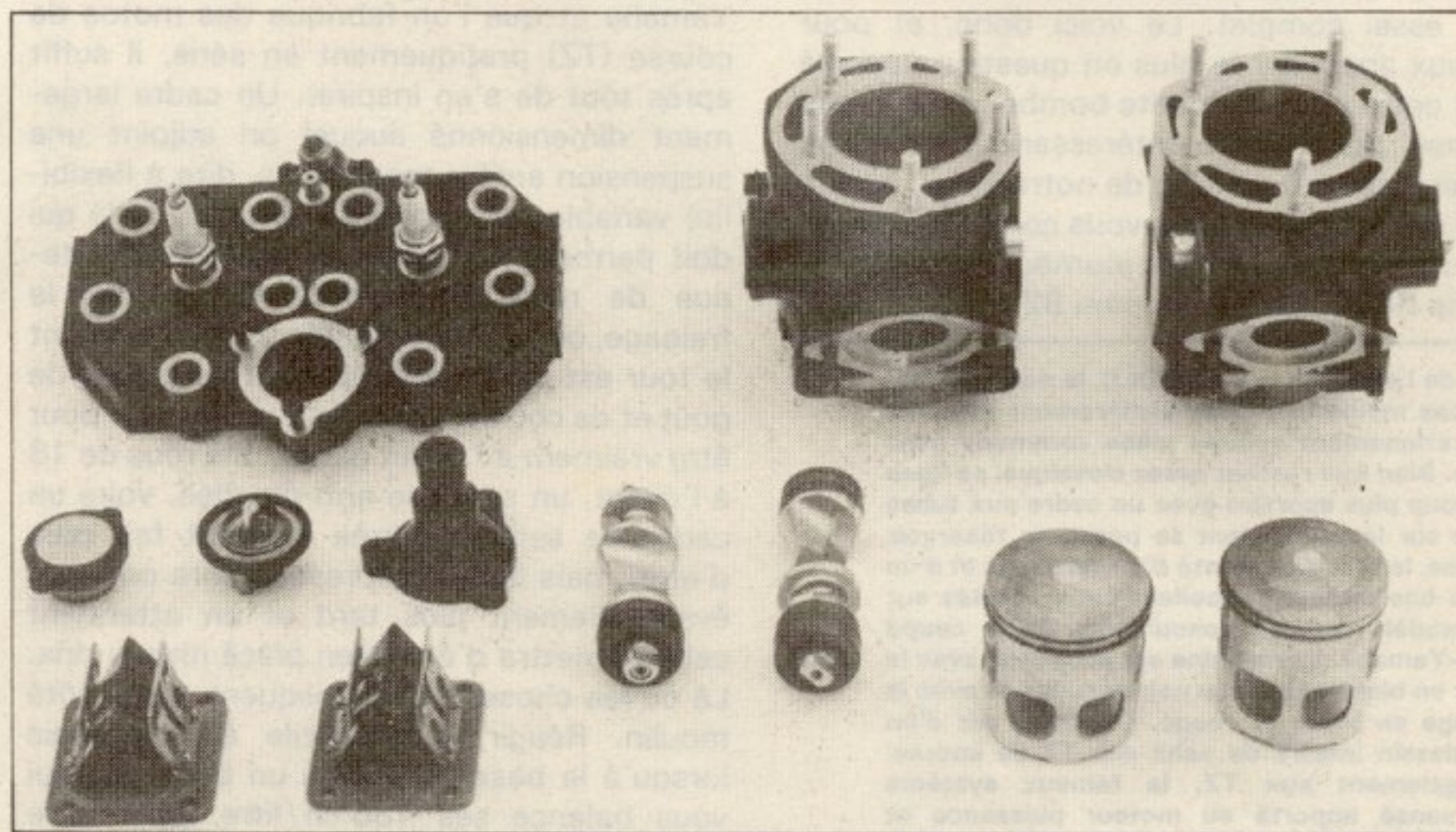
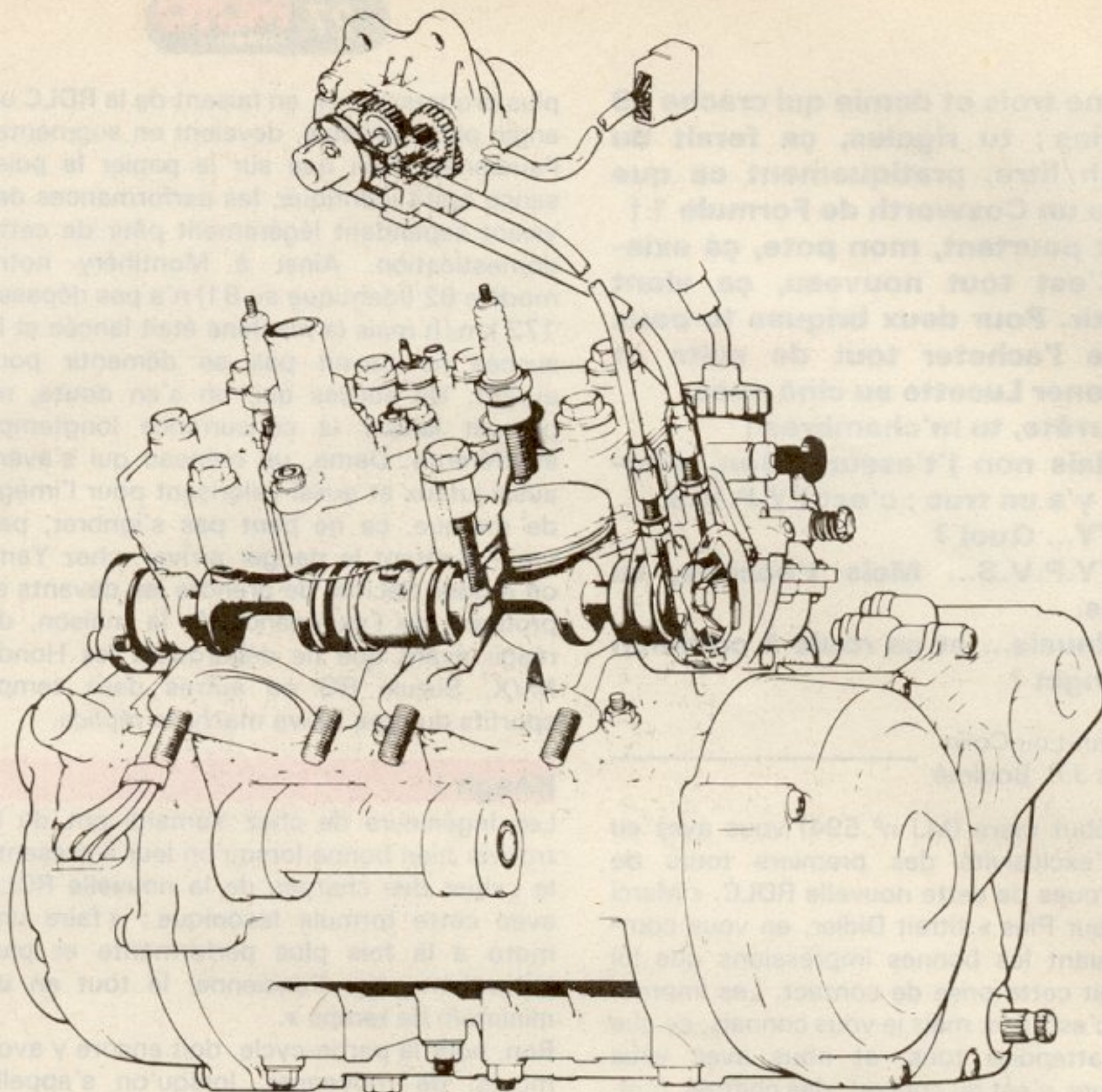
Pour en revenir à ces satanés embouteillages où parfois même une moto n'arrive pas à se faire un chemin, l'embrayage de la LC arrive à donner quelques signes de fatigue. La course du levier s'allonge et le point mort se fait de plus en plus dur à trouver. Bien sûr, il faut faire cirer plus qu'avec un tranquille quatre temps mais si les 59 chevaux annoncés pouvaient faire naître des craintes au niveau souplesse, force est de constater que de ce côté là, il y aurait plutôt du progrès. En effet, malgré la démultiplication sensiblement rallongée, il n'est pas nécessaire de prendre plus de 3000 tours pour démarrer. Certes à ce régime, le décollage n'a rien de fulgurant et si sur les premiers mètres on ne veut pas se faire ridiculiser par le premier 125 venu, il est conseillé de prendre mille ou deux mille tours de plus avant de commencer à lâcher l'embrayage.

Le haut moteur à cœur ouvert. Cylindres séparés chemisés à 4 transferts. Culasse d'une pièce avec thermostat. Pistons à deux segments avec jupe découpée. Boisseaux de l'Y.P.V.S. et clapets d'admission.

Les bonnes manières

Comme sur l'ancien modèle, la patate n'arrive en effet que vers 6.000, mais gros soulagement, en partie certainement à cause du braquet plus long, cette arrivée se fait beaucoup moins brutalement. Plus la peine donc de serrer les miches au coin des rues, en guettant le moment fatidique où l'aiguille du compte-tours va atteindre le six ; sans être moins impressionnante, l'accélération est donc maintenant beaucoup plus dosable. Le pilotage n'y perd pas en agrément mais y gagne en sûreté, particulièrement sur le mouillé. Attention tout de même sous la pluie aux réflexes trop brutaux. Les disques ajourés et les plaquettes semi-métalliques ne réclament qu'un tout petit temps de séchage, et le mordant de ces nouveaux freins a vite fait de mettre en évidence la qualité très moyenne des pneus Yokohama d'origine. Un conseil, quand ça glisse un peu, n'hésitez pas à freiner de l'arrière. Puissant et progressif, ce frein est une vraie merveille. Associé à la suspension monocross qui garde la roue collée au sol et ne décharge pas l'arrière il permet pratiquement d'arrêter la moto à lui tout seul.

Au bout du compte, notre petit bolide se montre tout à fait à son aise en ville. En-dessous de 6000 ça n'est pas un obus, mais son moulin accepte sans rechigner les plus bas régimes et reprend sans problème des 2500 t/mn. Comme on ne peut pas dire que l'on sente vraiment les quelques kilos supplémentaires (6 à sec et 10 tous pleins faits), la LC se balance toujours comme un vélo entre les bagnoles. A très basse vitesse il est cependant difficile d'avoir une trajectoire parfaitement rectiligne, surtout en duo.



Les pneus de faible section (même s'ils sont plus gros qu'avant), la chasse réduite et la selle, finalement assez haute pour une aussi petite bécane, ne concourent pas en effet à la meilleure impression d'équilibre. Hormis le fait de se sentir un peu perché (tout est

La nouvelle partie-cycle. Large cadre tubulaire double berceau, suspension arrière monocross à flexibilité variable, fourche à amortissement progressif et système hydraulique anti-rebond, frein à disque avec étrier double piston à l'arrière. L'empattement est allongé de 2 cm et la classe réduite 6 mm. Les jantes et les pneus sont plus larges.

relatif), la position de conduite est plutôt agréable, légèrement sur l'avant sans plus. Les nouveaux commodos sont très pratiques et les instruments regroupés sur une planche derrière le carénage très lisibles. On se sent bien chez soi.

Au moins dix bornes de mieux

Je joue avec vos nerfs, hein ? Ca fait un moment que je vous parle de tout et de rien alors que vous n'attendez qu'une chose, c'est de mettre la « poignée dans le coin » (je tiens à prévenir Bubû qu'aucun droit d'auteur ne lui sera versé). Bon je repasse au canard prendre Momo avec le modèle 82 et on y va. Enfin on y va presque parce qu'avant de prendre la route il faut résoudre le problème des bagages. J'avais amené ma belle sacoche réservoir, mais après avoir constaté que vu la tronche du cadre et le l'habillage modèle 83 il me fallait l'oublier, il ne me reste plus qu'à arrimer mes petites affaires sur la selle à la place du passager. A deux il ne restera plus que la solution du sac à dos (bon courage !).

Bref, nous v'là fin prêts, et sous l'œil de Rigal, aussi fébrile qu'une future mariée attendant le résultat de l'examen pré-nuptial, nous prenons la route de la côte normande sous un ciel menaçant (y'en a marre, on n'a pas voté pour ça !).

L'autoroute n'est pas loin ; la main droite enroule le câble et on va être tout de suite fixé. 4^e, 5^e à 10000, je passe la 6. L'aiguille du compte-tours qui était redescendue à 9300 remonte pour se stabiliser vers 9500. 190 km/h au compteur, soit près de 180 chrono, assis en combinaison de pluie (sans vent sur route plane), avouez que pour une trois et demie, ça cause ! Dans les mêmes conditions la version 82 rend une bonne dizaine de km/h. Et puis on remarque qu'alors que la 83 ronronne à 500 t/mn de la zone rouge, à 9600, la 82 est déjà dans le rouge. De toute façon, pas besoin de ça pour rendre la main. La tronche congestionnée de Momo qui lutte pour garder la tête sur les épaules indique clairement l'avantage qu'il y a à ne pas dépasser longtemps 140. Avec la 83, c'est le panard ; le carénage est trop petit pour offrir une protection complète mais il dévie suffisamment l'air pour, en se tassant un peu, tenir sans aucune fatigue un bon 160 de croisière. A cette vitesse, le berlingue se la coule douce aux environs de 8000, sans aucune vibration gênante.

Son terrain de prédilection

Ce nouveau confort de la LC je vais pouvoir l'apprécier pleinement sur les petites départementales de la vallée de la Seine. Alors que devant moi Momo aux prises avec un cantilever visiblement bien faible en détente, rebondit de bosse en bosse, je me promène comme qui dirait sur un nuage. Avec le ressort précontraint en position 2 (il y en a 5), le monocross absorbe les inégalités en douceur sans jamais talonner. Je pourrais le vérifier en faisant un p'tit tour du circuit routier de Montlhéry, la stabilité et la motricité de la nouvelle LC sont vraiment sans rapport avec celles de l'ancienne. Et comme l'on sait que les guidonnages ne sont la plupart du temps que la réaction sur l'avant de chocs mal absorbés à l'arrière, il ne faut pas s'étonner que malgré une chasse plus faible, la direction de la 83 se montre beaucoup moins « volage » que celle de la 82. Même si elle se dandine parfois, la moto

L'ANCIENNE ET LA NOUVELLE

Sur le papier	Modèle 83	Modèle 82
Puissance maxi	59 ch/9 000	47 ch/8 500
Régime maxi	10 000 t/mn	9 500 t/mn
Couple maxi	4,7 mkg/8 500	4,1 mkg/8 000
Braquet	17 x 39	16 x 39
Angle de la colonne	64°	62°50'
Chasse	96 mm	102 mm
Suspension Av.	assist. pneum.	non réglable
Suspension AR.	Monocross	Cantilever
Frein AR.	à disque	à tambour
Jantes AV/AR	2.15.18/2.50.18	1.85.18/1.85.18
Pneus AV/AR	90/90 H18/110/80 H 18	3.00 S18/3.50 S18
Empattement	1 385 mm	1 365 mm
Réservoir	20 litres	16 litres
Poids à sec	139 kg	145 kg
Sur le terrain		
Puis. maxi à la roue AR.	42,7 ch/9 300	36,8 ch/8 500
Couple maxi réel	3,41 mkg/8 400	3,46 mkg/7 500
Puis./couple à 5 500 t/mn	18,5 ch/2,40 mkg	19,5 ch/2,57 mkg
Poids tous pleins faits	171 kg	161 kg
Répartition AV/AR	AV. 46,8 % AR 53,2 %	AV. 46,6 % AR. 53,4 %
Vitesses maxi assis/couché	173/185,7	161,7/171,9
Accel. D.A. 200/400 m	8''7/13''7	8''8/13''8
Reprises 60-90/90 130 en 6°	9''4/15''6	7''3/10''8
Consom. moy. essence	8,9 l/100 km	7,8 l/100 km
Consom. moy. huile	2,0 l/1 000 km	1,4 l/1 000 km

conserve toujours impertubablement son cap. Il faut dire que sa fourche n'est pas en reste sur l'arrière. Grâce à un amortissement progressif et à un système hydraulique anti-rebond, elle allie avec bonheur souplesse et amortissement. Pas de talonnage et surtout pas de plongée excessive au freinage malgré l'absence de système spécifique. Pourtant, croyez-moi, le freinage de cette Yam c'est quelque chose. L'ancien était déjà pas mal, mais là... c'est carrément le niveau compétition. On dira ce qu'on voudra, mais pour attaquer l'esprit dégagé et se faire vraiment plaisir, une moto légère et qui freine, y'a rien de tel ! Dommage que pour en profiter pleinement, les pneus ne soient pas plus à la hauteur. En forçant le rythme, on amène assez facilement l'arrière à décrocher par petites saccades, ce qui ne manque pas d'engendrer des louvoiements dont on se passerait volontier. En règle générale, la tenue de route est tout de même très correcte même si l'avant se montrant un peu flou en entrée de courbe, on met un moment avant de rentrer fort dans les virages. Plus qu'à des qualités intrinsèques de tenue de route, je crois d'ailleurs que le bon comportement routier de cette RDLC revient plus à son agilité et au bon travail de ses suspensions.

Le second souffle

En performance pure, l'écart entre les deux machines se réduit un peu sur la route. Il faut dire que c'est surtout en vitesse que la 83 fait la différence. En accélération, avec sa démultiplication plus courte, la 82 garde à peu près le contact, sortant même relativement mieux des virages serrés. Dans les

tours, elle donne par contre assez vite l'impression de mouliner alors que la 83 trouve un réel second souffle vers 8000 pour pousser très fort jusqu'à 10000. La puissance arrive vers 6000 sur les deux machines, mais elle culmine plus tôt sur l'ancien modèle. La plage d'utilisation est donc plus importante sur la 83 dont la sixième devient donc un rapport endurant et très utilisable. Pas la peine de rentrer la cinquième à tout bout de champ ; même si l'on doit couper un peu, il suffit de rouvrir et ça regrippe. Pour vous donner une idée de la santé de ce berlingue, en blouson et avec Didier (70 kg) en passager la 83 accroche encore 9300 et 185 compteur. D'après Didier, on est d'ailleurs pas trop mal installé derrière avec cependant les pieds un peu trop près de ceux du pilote. Bien sûr, comme on n'a jamais rien sans rien, la nouvelle version, malgré le miraculeux Y.P.V.S., consomme sensiblement plus que l'ancienne. Un peu plus d'un litre de différence aux 100 km sur l'ensemble de notre essai. Mais il est bon de remarquer que si cette différence est minime en ville ou en conduite tranquille, elle peut largement dépasser deux litres lorsqu'il faut abreuver toute la cavalerie. Avec un réservoir dont la capacité est passée de 16 à 20 litres, l'autonomie moyenne est cependant un peu améliorée. La consommation en huile étant bien sûr proportionnelle à celle en essence, au bout du compte, le prix de revient au kilomètre à grande vitesse est en hausse sensible. Une inflation que connaît bien sûr le prix de vente de la bécane qui au 1-5-83 passe de 16 971 F clés en mains pour la 82 à 20 211 F pour la 83.

LES CONSOMMATIONS

Utilisation	Modèle 83	Modèle 82
Ville	7,6 l	7,5 l
Route, conduite normale	7,8 l	7,4 l
Route, conduite rapide	8,7 l	7,9 l
Circuit (Carole)	9,9 l	8,0 l
Autoroute 180 km/h	10,7 l	8,1 l
Moyenne de l'essai	8,9 l	7,8 l
Autonomie moyenne	225 km	205 km

relatif), la position de conduite est plutôt agréable, légèrement sur l'avant sans plus. Les nouveaux commodos sont très pratiques et les instruments regroupés sur une planche derrière le carénage très lisibles. On se sent bien chez soi.

Au moins dix bornes de mieux

Je joue avec vos nerfs, hein ? Ca fait un moment que je vous parle de tout et de rien alors que vous n'attendez qu'une chose, c'est de mettre la « poignée dans le coin » (je tiens à prévenir Bubu qu'aucun droit d'auteur ne lui sera versé). Bon je repasse au canard prendre Momo avec le modèle 82 et on y va. Enfin on y va presque parce qu'avant de prendre la route il faut résoudre le problème des bagages. J'avais amené ma belle sacoche réservoir, mais après avoir constaté que vu la tronche du cadre et le l'habillage modèle 83 il me fallait l'oublier, il ne me reste plus qu'à arrimer mes petites affaires sur la selle à la place du passager. A deux il ne restera plus que la solution du sac à dos (bon courage !).

Bref, nous v'là fin prêts, et sous l'œil de Rigal, aussi fébrile qu'une future mariée attendant le résultat de l'examen pré-nuptial, nous prenons la route de la côte normande sous un ciel menaçant (y'en a marre, on n'a pas voté pour ça !).

L'autoroute n'est pas loin ; la main droite enroule le câble et on va être tout de suite fixé. 4°, 5° à 10000, je passe la 6. L'aiguille du compte-tours qui était redescendue à 9300 remonte pour se stabiliser vers 9500. 190 km/h au compteur, soit près de 180 chrono, assis en combinaison de pluie (sans vent sur route plane), avouez que pour une trois et demie, ça cause ! Dans les mêmes conditions la version 82 rend une bonne dizaine de km/h. Et puis on remarque qu'alors que la 83 ronronne à 500 t/mn de la zone rouge, à 9600, la 82 est déjà dans le rouge. De toute façon, pas besoin de ça pour rendre la main. La tronche congestionnée de Momo qui lutte pour garder la tête sur les épaules indique clairement l'avantage qu'il y a à ne pas dépasser longtemps 140. Avec la 83, c'est le panard ; le carénage est trop petit pour offrir une protection complète mais il dévie suffisamment l'air pour, en se tassant un peu, tenir sans aucune fatigue un bon 160 de croisière. A cette vitesse, le berlingue se la coule douce aux environs de 8000, sans aucune vibration gênante.

Son terrain de prédilection

Ce nouveau confort de la LC je vais pouvoir l'apprécier pleinement sur les petites départementales de la vallée de la Seine. Alors que devant moi Momo aux prises avec un cantilever visiblement bien faible en détente, rebondit de bosse en bosse, je me promène comme qui dirait sur un nuage. Avec le ressort précontraint en position 2 (il y en a 5), le monocross absorbe les inégalités en douceur sans jamais talonner. Je pourrais le vérifier en faisant un p'tit tour du circuit routier de Montlhéry, la stabilité et la motricité de la nouvelle LC sont vraiment sans rapport avec celles de l'ancienne. Et comme l'on sait que les guidonnages ne sont la plupart du temps que la réaction sur l'avant de chocs mal absorbés à l'arrière, il ne faut pas s'étonner que malgré une chasse plus faible, la direction de la 83 se montre beaucoup moins « volage » que celle de la 82. Même si elle se dandine parfois, la moto

L'ANCIENNE ET LA NOUVELLE

Sur le papier	Modèle 83	Modèle 82
Puissance maxi	59 ch/9 000	47 ch/8 500
Régime maxi	10 000 t/mn	9 500 t/mn
Couple maxi	4,7 mkg/8 500	4,1 mkg/8 000
Braquet	17 x 39	16 x 39
Angle de la colonne	64°	62°50'
Chasse	96 mm	102 mm
Suspension Av.	assist. pneum.	non réglable
Suspension AR.	Monocross	Cantilever
Frein AR.	à disque	à tambour
Jantes AV/AR	2.15.18/2.50.18	1.85.18/1.85.18
Pneus AV/AR	90/90 H18/110/80 H 18	3.00 S18/3.50 S18
Empattement	1 385 mm	1 365 mm
Réservoir	20 litres	16 litres
Poids à sec	139 kg	145 kg
Sur le terrain		
Puis. maxi à la roue AR.	42,7 ch/9 300	36,8 ch/8 500
Couple maxi réel	3,41 mkg/8 400	3,46 mkg/7 500
Puis./couple à 5 500 t/mn	18,5 ch/2,40 mkg	19,5 ch/2,57 mkg
Poids tous pleins faits	171 kg	161 kg
Répartition AV/AR	AV. 46,8 % AR 53,2 %	AV. 46,6 % AR. 53,4 %
Vitesses maxi assis/couché	173/185,7	161,7/171,9
Accel. D.A. 200/400 m	8"7/13"7	8"8/13"8
Reprises 60-90/90 130 en 6"	9"4/15"6	7"3/10"8
Consom. moy. essence	8,9 l/100 km	7,8 l/100 km
Consom. moy. huile	2,0 l/1 000 km	1,4 l/1 000 km

conserve toujours imperturbablement son cap. Il faut dire que sa fourche n'est pas en reste sur l'arrière. Grâce à un amortissement progressif et à un système hydraulique anti-rebond, elle allie avec bonheur souplesse et amortissement. Pas de talonnage et surtout pas de plongée excessive au freinage malgré l'absence de système spécifique. Pourtant, croyez-moi, le freinage de cette Yam c'est quelque chose. L'ancien était déjà pas mal, mais là... c'est carrément le niveau compétition. On dira ce qu'on voudra, mais pour attaquer l'esprit dégagé et se faire vraiment plaisir, une moto légère et qui freine, y'a rien de tel ! Dommage que pour en profiter pleinement, les pneus ne soient pas plus à la hauteur. En forçant le rythme, on amène assez facilement l'arrière à décrocher par petites saccades, ce qui ne manque pas d'engendrer des louvoiements dont on se passerait volontier. En règle générale, la tenue de route est tout de même très correcte même si l'avant se montrant un peu flou en entrée de courbe, on met un moment avant de rentrer fort dans les virages. Plus qu'à des qualités intrinsèques de tenue de route, je crois d'ailleurs que le bon comportement routier de cette RDLC revient plus à son agilité et au bon travail de ses suspensions.

Le second souffle

En performance pure, l'écart entre les deux machines se réduit un peu sur la route. Il faut dire que c'est surtout en vitesse que la 83 fait la différence. En accélération, avec sa démultiplication plus courte, la 82 garde à peu près le contact, sortant même relativement mieux des virages serrés. Dans les

tours, elle donne par contre assez vite l'impression de mouliner alors que la 83 trouve un réel second souffle vers 8000 pour pousser très fort jusqu'à 10000. La puissance arrive vers 6000 sur les deux machines, mais elle culmine plus tôt sur l'ancien modèle. La plage d'utilisation est donc plus importante sur la 83 dont la sixième devient donc un rapport endurant et très utilisable. Pas la peine de rentrer la cinquième à tout bout de champ ; même si l'on doit couper un peu, il suffit de rouvrir et ça regrippe. Pour vous donner une idée de la santé de ce berlingue, en blouson et avec Didier (70 kg) en passager la 83 accroche encore 9300 et 185 compteur. D'après Didier, on est d'ailleurs pas trop mal installé derrière avec cependant les pieds un peu trop près de ceux du pilote. Bien sûr, comme on n'a jamais rien sans rien, la nouvelle version, malgré le miraculeux Y.P.V.S., consomme sensiblement plus que l'ancienne. Un peu plus d'un litre de différence aux 100 km sur l'ensemble de notre essai. Mais il est bon de remarquer que si cette différence est minime en ville ou en conduite tranquille, elle peut largement dépasser deux litres lorsqu'il faut abreuver toute la cavalerie. Avec un réservoir dont la capacité est passée de 16 à 20 litres, l'autonomie moyenne est cependant un peu améliorée. La consommation en huile étant bien sûr proportionnelle à celle en essence, au bout du compte, le prix de revient au kilomètre à grande vitesse est en hausse sensible. Une inflation que connaît bien sûr le prix de vente de la bécane qui au 1-5-83 passe de 16 971 F clés en mains pour la 82 à 20 211 F pour la 83.

LES CONSOMMATIONS

Utilisation	Modèle 83	Modèle 82
Ville	7,6 l	7,5 l
Route, conduite normale	7,8 l	7,4 l
Route, conduite rapide	8,7 l	7,9 l
Circuit (Carole)	9,9 l	8,0 l
Autoroute 180 km/h	10,7 l	8,1 l
Moyenne de l'essai	8,9 l	7,8 l
Autonomie moyenne	225 km	205 km

LA RDLC DANS LA COURSE

Moto sportive s'il en est, la RDLC est bien sûr une moto toute désignée pour aller tâter du circuit. Avec la garantie d'avoir un engin idéal pour bien s'amuser, on peut le faire en pur amateur le dimanche après-midi à Carole ou sur tout autre circuit de France et de Navarre, mais si le virus de la course vous gratouille, n'hésitez pas, les possibilités sont nombreuses et relativement abordables. Il y a bien sûr la Coupe Gauloises-Yamaha, mais aussi les Coupes Promosport vitesse et même le Championnat de France d'endurance où la RDLC, on l'a déjà vu, peut avoir son mot à dire au milieu de machines beaucoup plus grosses.

Mais avant de disséquer ces différentes formules, allons faire un petit galop à Carole afin de juger des aptitudes pistardes de notre nouvelle RDLC. Avec Bruno, nous y amenons nos deux motos standard et Eric Delcamp qui a fini 4^e de la Coupe l'année dernière et remet ça cette année, nous rejoint avec son ancienne et sa nouvelle monture.

Visite à Carole

Pour ceux qui ne le connaissent pas encore, Carole est un petit circuit très sympathique mais tout de même pas très complet, puisque d'une part ses lignes droites sont un peu courtes pour permettre à la puissance de s'exprimer pleinement et que d'autre part, il y manque des enchaînements ou des courbes rapides permettant de juger correctement de la tenue de route d'une machine à grande vitesse.

Dans ces conditions, la supériorité de la version 83 n'est pas vraiment flagrante. En gros, un gain d'une seconde au tour sur la version 82 qui, sur un circuit comme le Bugatti au Mans, doit par contre, se faire coller tranquillement 3 secondes dans la vue. A Carole, c'est au freinage que l'avantage de la 83 est le plus flagrant. Avec plaquettes et liquide d'origine, il s'avère merveilleusement puissant tout en se montrant dosable et endurant. Il faut dire qu'il profite pleinement du bon travail des suspensions. Bien que souple, la fourche, sans système anti-plongée, ne s'enfonce en effet que modérément, et le monocross n'ayant pas la fâcheuse tendance du cantilever à soulever le cul de la moto, l'assiette reste beaucoup plus constante. Associé à un pneu à peu plus gros, l'avantage de la nouvelle suspension arrière est par ailleurs appréciable au niveau de la motricité. Là où la 83 perd des points par contre, c'est dans les épingles. Handicapée par sa démultiplication plus longue et son moteur peu vigoureux à bas régime, elle en ressort plus péniblement que la 82. Dans les virages serrés sa direction n'est pas ailleurs pas très agréable. Elle engage légèrement et fait parfois mine de « tomber » ce qui nuit, on s'en doute à une conduite précise et coulée. Sur circuit, les Yokohama d'origine avouent par ailleurs bien vite leurs limites. Une moto de ce tempérament, même pour rouler sur route, méritait vraiment un équipement pneumatique plus conséquent, sa puissance lui permettant certainement d'avoir beaucoup plus de gomme par terre. On peut même rêver d'une roue de 16 pouces à l'avant qui permettrait certainement de rentrer beaucoup plus fort dans les virages. Pour Momo qui s'est régalé avec la Honda VF400F ici, à Carole, l'avantage est indiscutable. Enfin, même sans roue de 16, chaussée des

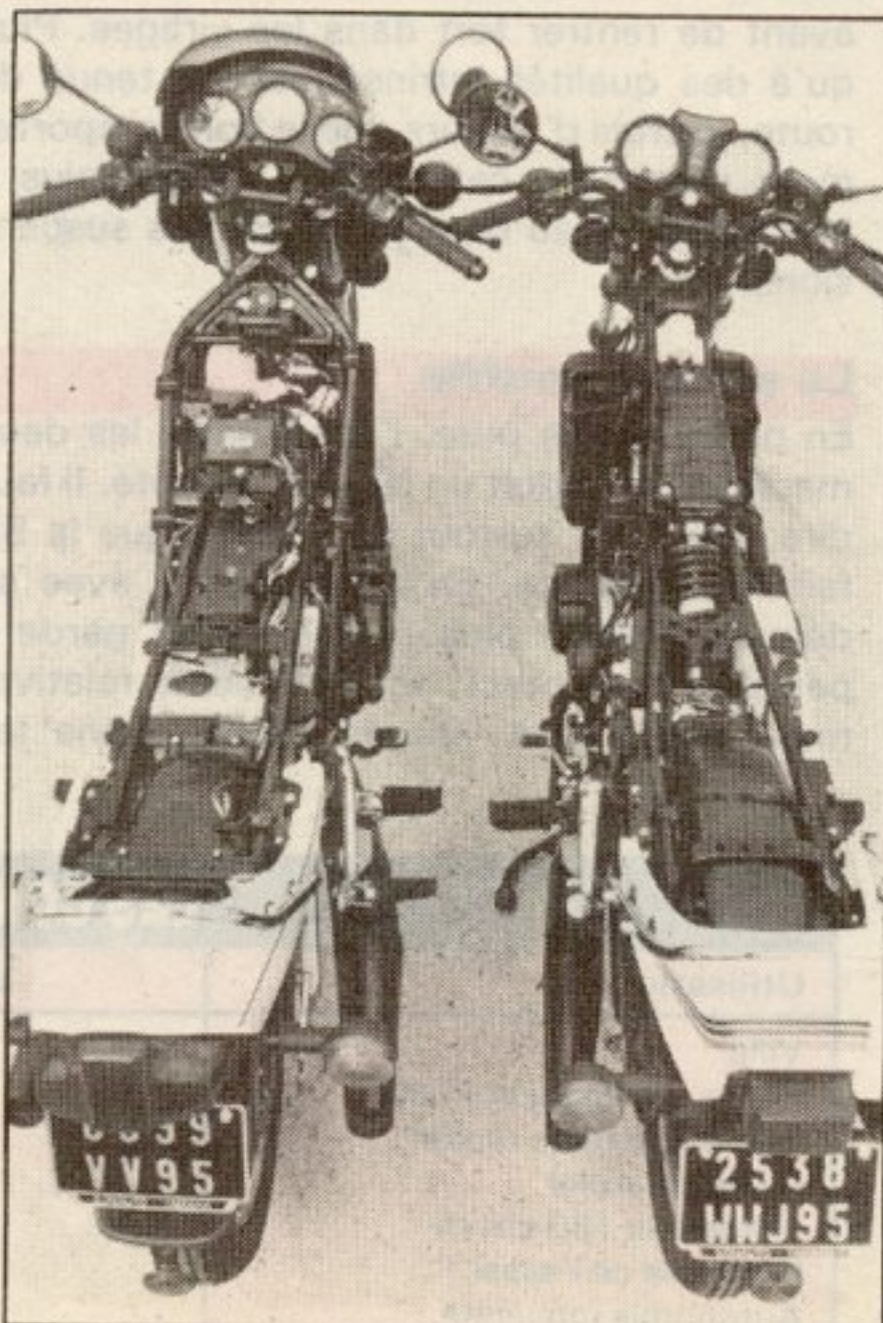
Michelin Racing montés en Promosport et dont sont équipées les motos d'Eric Delcamp pour cet essai, la RDLC se trouve métamorphosée et, profitant de son faible poids, prend des angles indécents. Plus volumineux, d'après Eric, les pots arrivent même à frotter sur la nouvelle. Ceci dit, si à Carole ces pneus course ne semblent pas détériorer la tenue de route, même dans la Parabolique d'après certains pilotes qui ont déjà eu l'occasion de faire des essais, il n'en va pas de même sur certains circuits rapides, où le supplément d'adhérence de ces enveloppes semble poser quelques problèmes à la partie-cycle de la RDLC 83. Simple question de mise au point ou problème plus fondamental, l'avenir nous le dira.

La Coupe Gauloise-Yamaha

Ayant repris, il y a deux ans, le flambeau de la fameuse Coupe Kawasaki, en perte de vitesse, la Coupe Gauloise-Yamaha est la formule de promotion par excellence. Elle réunit en effet près de 200 pilotes chaque année qui s'affrontent à armes égales au guidon de RDLC 350 d'origine. Un apprentissage parfait de la course où la carotte offerte

PRIX DES PIÈCES DÉTACHÉES (MODELE 83)

Radiateur : 1 810,30 F.
Plaquette frein avant : 389,20 F.
Chaîne secondaire : 1 078,60 F.
Câble gaz : 162,90 F.
1 jeu disque embrayage : 367,30 F.
Kit piston : 373,75 F.
Vilebrequin : 5 729,35 F.
Boîtier allumage électronique : 1 855,55 F.
Amortisseur : 1 086,15 F.
Fourche complète : 2 534,40 F.
Maître cylindre frein avant : 452,55 F.
Guidon : 117,60 F.
Compteur : 850,80 F.
Compte-tours : 452,55 F.
Clignotant avant : 76,00 F.
Roue avant nue : 2 715,45 F.
Réservoir essence : 1 810,30 F.
Selle : 543,05 F.
Lever embrayage : 70,60 F.
Silencieux échappement : 1 538,75 F.
Carénage : 1 493,50 F.
Becquet : 407,30 F.
Nota : prix de vente public T.T.C.



au vainqueur n'est pas la moindre des motivations. Celui-ci, tel Thierry Rapicault en 81 ou Philippe Robles en 82, se voit en effet offrir par l'importateur une saison tous frais

FICHE TECHNIQUE YAMAHA 350 RDKC 83

MOTEUR

Type : bicylindre vertical face à la route, deux-temps, à refroidissement liquide.

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

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

Cylindrée : 347 cm³.

Alésage X course : 64 X 54 mm.

Rapport volumétrique : 6,2 à 1.

Puissance maxi : 59 ch à 9.000 t/mn.

Couple maxi : 4,7 mkg à 8.500 t/mn.

Alimentation : deux carbus à boisseau Mikuni VM 26.

Lubrification : graissage séparé.

Mise en route : par kick.

TRANSMISSIONS

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

Embrayage : multidisque en bain d'huile.

Boîte de vitesse : à 6 rapports.

Rapport	%	Vit. théor. à 10 000 t/mn
1 ^e 2,571 (14/36)	34,6 %	67 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 190 W.

Batterie : 12 V 5,5 Ah.

Allumage : électronique C.D.I.

Projecteur : H4 rond Ø 160 mm 60/55 W.

PARTIE CYCLE

Carrosserie : carénage de tête de fourche et becquet de bas moteur.

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.

Suspension arrière : système monocross à flexibilité variable, monoamortisseur, oléopneumatique prétension du ressort à 5 positions par courroie crantée, débattement 100 mm.

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

Frein arrière : simple disque ajouré Ø 235 mm, étrier double piston, plaquettes semi-métalliques.

Roues : coulées en alliage léger.

AV : 2.15 WM 18. AR : 2.50 WM 18.

Pneus : Yokohama Tubeless.

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 : 790 mm.

Empattement : 1.385 mm.

Garde au sol : 175 mm.

Poids à sec : 145 kg.

Vous voyez pas la différence ? Maintenant, à la place de l'amortisseur du cantilever, le filtre à air dont la capacité est accrue. Les pots également sont plus volumineux. Le réservoir d'huile est logé sous la selle et le boîtier de l'allumage électronique sous le réservoir.



Démontage des clignotants, phare, feu rouge, clignos, rétros, béquilles, etc. débouillage de la selle, découpe du carter de sortie de boîte, changement d'huile de fourche : la préparation de la partie-cycle d'une RDLC pour la Coupe ne réclame pas une grosse préparation, plutôt de la mise au point.

payés en Championnat d'Europe avec deux TZ 250. De nombreux prix, offerts par Furygan, Kiwi et le CFM viennent par ailleurs tout au long des 10 courses qui composent la saison s'ajouter à ceux proposés par l'organisation. Celle-ci est prise en charge par Sonauto Yamaha avec la collaboration de chrono organisation et le concours de Gauloises, Motul et Dunlop. Pour tous renseignements : Coupe Gauloises-Yamaha, 33, bd Berthier, 75017 Paris, tél. (1) 755.73.20.

Le règlement technique est particulièrement stricte puisqu'aucune transformation mécanique n'est autorisée. Une bonne préparation moteur telle celle proposée par Bernard Moto, le concessionnaire Yamaha d'Ivry qui fait courir Eric Delcamp, ne dépasse donc pas 1230 F pour un modèle 83 et consiste principalement en une dizaine d'heures de main d'œuvre consacrées au démontage complet du moulin avec vérification des jeux, surfacage de la culasse, changement des joints, des bougies, de l'huile de boîte etc... Si tout va bien, un jeu de segments et un contrôle du jeu au vile à la mi-saison doivent permettre de faire les 10 courses sans problème. Attention tout de même aux réglages de carbu et aux serrages : avec le modèle 83, à cause de l'YPVS il n'y a plus que deux cotes réparation contre 4 auparavant. Pas de gros travail non plus au niveau de la partie-cycle, sinon le démontage de certains accessoires (clignos, béquilles, etc...), le débouillage de la selle et éventuellement le changement du liquide de frein et de l'huile de fourche. Les pneus sont obligatoirement des Dunlop K 391 avec des gommes spéciales. Tout ensuite est affaire de mise au point et doit permettre d'effectuer une saison pour un budget relativement raisonnable, le gros morceau restant bien sûr les déplacements.

A signaler enfin que si les nouvelles RDLC ont disputés leur première course au Mans le 14 mai, les anciens modèles sont toujours autorisés à courir.

Eric Delcamp entre son ancienne et sa nouvelle monture. Cette année encore il est l'un des 200 participants à la coupe Gauloises-Yamaha. 4^e l'an passé, il espère, toujours soutenu par Bernard Moto, faire mieux cette année. Aux côtés de véritables amateurs, il fait déjà un peu figure de professionnel de la course.

Les coupes Promosport France

La RDLC 350 constitue presque l'intégralité du plateau dans la catégorie 500. Ces épreuves de vitesse, au nombre d'une dizaine par an sont organisées directement par la Fédération Française de Motocyclisme sous le patronnage d'Igol et avec le concours de Le Page pneus et Alesia motor qui récompensent leurs propres challenges à l'intérieur des coupes. Le règlement technique est beaucoup plus libéral que pour la coupe Gauloises, autorisant de nombreuses modifications au niveau moteur. En gros admission et échappement doivent rester d'origine, une grande partie du reste pouvant être modifiée. La préparation revient donc plus chère que pour la coupe 2070 F. Chez Bernard moto pour un modèle 83 avec une quinzaine d'heures de main d'œuvre comprenant en plus du travail effectué pour la coupe un travail sur les cylindres et pistons. Pour un ancien modèle cette préparation coûte de 3500 à 5050 F suivant la remise en état nécessaire.

Niveau partie-cycle, pas mal de choses sont également possibles mais on note surtout que les pneus sont libres, permettant donc le montage de pneus Racing, à l'exception de slicks.

Le championnat de France d'endurance

Il est ouvert aux machines de 251 à 750 cm³. La RDLC 350 y est donc handicapée en cylindrée, mais grâce à son agilité et à son autonomie, peut avoir son mot à dire, particulièrement sur les circuits sinueux.

Les épreuves cette année ne sont au nombre que de trois dont deux de 6 heures et une de quatre. L'occasion donc de disputer un championnat sans se ruiner d'autant que les frais sont généralement à partager entre les deux pilotes.

A quelques tous petits détails près, le règlement technique est le même que celui des Promosport vitesse. Une même machine peut donc servir à disputer les deux épreuves, tout comme il est possible de le faire avec une moto de la coupe. Disputer la coupe avec une moto préparée pour les Promos, vous l'avez compris, n'est pas contre pas possible.

LES PERFORMANCES

C'est bien sûr à ce tournant que l'on attendait notre petite bombe avec le plus d'impatience. Direction Montlhéry donc 186 km/h (185,7 exactement), couché, en pointe. Bien sûr, ce n'est pas les 200 km/h que l'on murmurait, mais je vous assure que c'est déjà tout à fait exceptionnel. En fait, cette performance appelle plusieurs remarques. D'abord, comme d'habitude, elle est réalisée sur le vieil anneau qui, vous le savez, du fait de la force centrifuge et de ses bosses (pertes de motricité, prises aérodynamiques) engendre une perte sensible. Lors de l'essai de notre R.D.L.C. le vent était relativement modéré (8 à 15 km/h) mais soufflait par rafales si bien que si la moto prenait sans problème ses 10000 tours (début de zone rouge) dans un sens, le régime tombait à 9600 t/mn dans le sens opposé. La mesure à Montlhéry est donc vraiment à considérer comme un minimum (c'est valable pour toutes les motos) et il est certain que dans de bonnes conditions, c'est à dire sur route plane sans vent, la R.D.L.C. 83 doit valoir près de 195 chrono.

D'ailleurs ce qui compte, c'est de voir que le même jour, la R.D.L.C. 82 n'a réalisé que 172 km/h (171,9 exactement). 14 bornes d'écart, ça n'est pas rien ! On remarque qu'avec la même démultiplication interne mais un braquet beaucoup plus long (une dent de plus en sortie de boîte), la 83 prend malgré tout plus de tours que la 82 : 10000 contre 9800. Il n'empêche que sa démultiplication secondaire est parfaite alors que celle de la 82 est trop courte puisque couché on est tout le temps dans le rouge (9500 à 9800 alors que la zone rouge débute à 9500). Ceci explique qu'assis l'écart entre les deux machines se réduise un peu. En cuir la 83 fait 173,0 km/h (9200 t/mn au compte-tours et 185 au compteur) contre 161,7 (9100) à la 82, et va pratiquement aussi vite en 5^e (172,6 km/h à 9900) qu'en 6^e. En blouson, c'est logique, l'écart diminue encore : 165,4 (8800/175) à la 83 et 158,8 (8950) à la 82. Ceci dit, c'est surtout au niveau des reprises que sa démultiplication courte avantage la 82. A 60 et 90 km/h que ce soit en 6^e, 5^e et même 4^e, elle fait mieux que la 83. C'est normal, puisqu'on l'a vu au banc, outre son braquet plus long, la 83 ne se montre plus puissante qu'au-dessus de 6000. Or même à 90 km/h en 4^e on n'est encore qu'à 5700. Ne parlons donc pas des 60 km/h en 6^e où quand la 82 est à 3600, la 83 n'est qu'à 3000. Et bien sûr, passer de 3000 à 3600 en 6^e ça prend du temps. Mais je vous le demande, qui s'amuse à ça avec de telles bécanes. Ce qui compte, c'est que sur la route, dès que l'on est au-dessus de 6000, la 83 dépasse la 82, pas vrai ?

Bon pour finir le chapitre « performance », il nous reste à parler des accélérations départ-arrêt. Et là encore, pas d'bol pour la R.D.L.C. 83, les chiffres ne reflètent pas vraiment son potentiel : 13''68 aux 400 m contre 13''77 à l'ancienne, ce n'est pas bien payé. En fait le problème, c'est qu'il est bien difficile, voire impossible de faire un départ correct soit on met l'aiguille dans les tours et l'embrayage refusant de cirer bien longtemps, on se retrouve immanquablement à la verticale sur la roue arrière ; soit on reste en dessous de 6000, mais là, dès que l'embrayage mord, le régime s'effondre et les secondes défilent. Il est sûr qu'avec son rapport poids-puissance, la Yam devrait faire beaucoup mieux.

AU BANC

Nous avons comme d'habitude profité des installations très sophistiquées de motobécane à Bobigny, pour soumettre nos deux RDLC au verdict du banc de puissance. Pas de déception, mais une surprise tout de même.

Avec 42,7 ch à la roue arrière, la version 83 ne déçoit pas. Pour vous fixer les idées, c'est ce que développe par exemple une BMW de 800 cm³ (RT ou ST). Une puissance qui d'après notre banc est délivrée à 9300 t/mn réels soit à 9800 t/mn au compte-tours qui, sur les deux modèles, triche d'environ 500 t/mn à pratiquement tous les régimes. La courbe de puissance chutant relativement rapidement passé son maxi, il n'est donc pas besoin de faire entrer l'aiguille dans le rouge sur les intermédiaires pour obtenir les performances optimales.

La surprise en fait vient plutôt de la version 82, qui avec ses 47 chevaux annoncés, n'en restitue pas moins de 36,8 à la roue arrière à 8500 t/mn réels. Elle prend par ailleurs un léger avantage au niveau du couple maxi réel, puisque s'il n'est qu'à peine supérieur à celui du nouveau modèle (3,46 mkg contre 3,41) il est par contre obtenu 900 t/mn plus bas (7.500 contre 8.400 soit respectivement 8000 et 8900 t/mn au compte-tours).

En faisant des mesures à des régimes inférieurs on s'aperçoit enfin qu'en dessous de 6000 t/mn (régime où les boisseaux de l'YPVS commencent à s'ouvrir — ils atteignent leur pleine ouverture vers 8000 t/mn), le nouveau modèle, même si c'est de peu (tout au plus un petit cheval et 0,3 mkg d'écart), se montre légèrement moins performant que l'ancien. Toute question de braquet mise à part, on peut donc dire qu'il est sensiblement plus pointu que le modèle 82. Faut-il en conclure que l'Y.P.V.S. ne tient pas ses promesses ? Certainement pas. Même si quelques-uns des 59 chevaux annoncer se sont peut-être égarés en route, le gain de puissance de la version 83 est net et ne doit qu'à l'Y.P.V.S. de s'être accompagné d'une aussi faible baisse de couple.



YAMAHA 350 RDLC EN BREF

LA PRESENTATION	Look RDLC modernisé mais classique. Bonne finition et aspects pratiques sensiblement améliorés.	CLASSIQUE	<p>La gageure de Yamaha est réussie. Sans rien perdre de la forte personnalité de sa devancière, la nouvelle RDLC se montre sensiblement plus rapide, mais aussi plus homogène et plus polyvalente. Bénéficiant d'un exceptionnel rapport poids-puissance, avec un permis A2 et un intéressant tarif d'assurances en prime, pour 20 000 F, elle met certainement le plaisir du pilotage moto au meilleur prix.</p> <p>Relativement classique, elle risque cependant d'avoir rapidement fort à faire face à une concurrence dont la Honda VF 400 F nous donne déjà un avant-goût et qui semble décidée à ne pas lésiner sur les moyens pour détrôner cette reine jusqu'ici incontestée.</p>
LA PRISE EN MAINS	Moto légère et facile à manier à l'arrêt comme en roulant. Moteur beaucoup plus docile.	EN PROGRES	
LA MECANIQUE	Puissance impressionnante. Souplesse très correcte mais couple en légère baisse.	BRILLANTE	
LES PERFORMANCES	Ça va très vite, 15 km/h de mieux que l'ancienne. Reprises faiblantes en-dessous de 6 000.	REMARQUABLES	
LA TENUE DE ROUTE	Stabilité correcte dans l'ensemble. Bon travail des suspensions. Pneus sous-adaptés.	CORRECTE	
LE FREINAGE	Un modèle sur tous les plans : puissance, endurance, agrément. Frein arrière remarquable.	EXCEPTIONNEL	
LE CONFORT	D'un très bon niveau pour une sportive grâce au carénage et aux suspensions assez souples.	MOELLEUX	
LE DUO	Passager correctement installé. Poids plus sensible sur le comportement que sur les performances.	POSSIBLE	
LE BUDGET	Justifiée, l'inflation est sensible par rapport à l'ancienne. Prix et consommation plus élevés.	EN HAUSSE	

QUALITES

**PERFORMANCES
FREINAGE
HOMOGENEITE ET POLYVALENCE
COMPROMIS SPORT-CONFORT
RAPPORT PRIX-PLAISIR**

DEFAUTS

**PNEUS SOUS-ADAPTES
CONSOMMATION EN HAUSSE
REPRISES A MI-REGIME
EN BAISSSE
VERROUILLAGE DE POINT MORT**

Prix clés en mains : 20 211 F
 Coloris : blanc et bleu, blanc et rouge (cadre rouge) ou noir et rouge
 Garantie : 1 an pièces et M.O., kilométrage illimité
 Essais M.J. : 594 (modèle 83), 459, 463, 478, 560 (modèle 80 à 82).
 Importateur : Sonauto-Yamaha, 1 av., du Fief, Z.A. Les Béthunes, St-Ouen-L'Aumône, B.P. 479, 95005 Cergy-Pontoise cedex. Tél. : (3) 037.92.62.

VITESSES MAXI	150	160	170	180	190	km/h
Assis (blouson)						165,4 km/h
Assis (cuir)						173,0 km/h
Couché						185,7 km/h

CONDITIONS	Montlhéry, temps sec + 18° C vent 8 à 15 km/h
PILOTE	Jean-Lou, 1,76 m, 63 kg
MOTO	1570 cm, pneus Yokohama d'origine, pression fourche : 0,5 kg/cm ³ , ressort AR : 2/4, braquet 17 x 39 d'origine.

ACCELERATIONS DEPART ARRETE	8	10	12	14	(secondes)
200 m					8''72
400 m					13''68

REPRISES EN 6'	8	10	12	14	(secondes)
60-90 km/h					9''47
90-130 km/h					15''64

MESURES A L'ATELIER

AU BANC	
Puissance à la roue	42,7 ch à 9 300 tr/mn (lu 9 800)
Couple réel	3,4 mkg à 8 400 tr/mn (lu 8 900)
Poids / Puissance	4,0 kg net/ch. réel

POIDS VERIFIES	
Total tous pleins faits	171 kg
Répartition AV/AR	AV. 46,8 % - AR 53,2 %

ETALONNAGE COMPTEUR		
indiqué	vitesse réelle	régime lu en 6'
60	57	3 000
90	87	4 500
110	106	5 500
130	126	6 500
160	152	8 000
200	187	10 000
Km/h	60 90 110 130 160 200	

CONSOMMATION

CARBURANT				AUTONOMIE							
7,6 L				VILLE				265 km			
7,8 L				ROUTE				255 km			
9,9 L				SPORT				200 km			
8,9 L				MOYENNE				225 km			
	10	9	8	7	litres	Km	180	200	220	240	260

COMPARAISON

MODELES	ESSAI M.J.	PUISSANCE REGIME	COUPLE/REGIME	POIDS A SEC	VITESSE MAXI ASSIS/COUCHE	400 m D.A.	CONSOM.	PRIX CLES EN MAINS
YAM 350 RDLC 83	—	59/9 000	4,7/8 500	145	173/186	13''7	8,9	20 211 F
YAM 350 RDLC 82	—	47/8 500	4,1/8 000	139	162/172	13''8	7,8	16 971 F
HONDA VF 400 F	—	55/11 500	3,6/10 500	173	175/185	-	-	23 512 F
KAWA Z 400 F	—	48/9 500	3,5/7 500	180	170/180	—	-	18 395 F