

MOTO

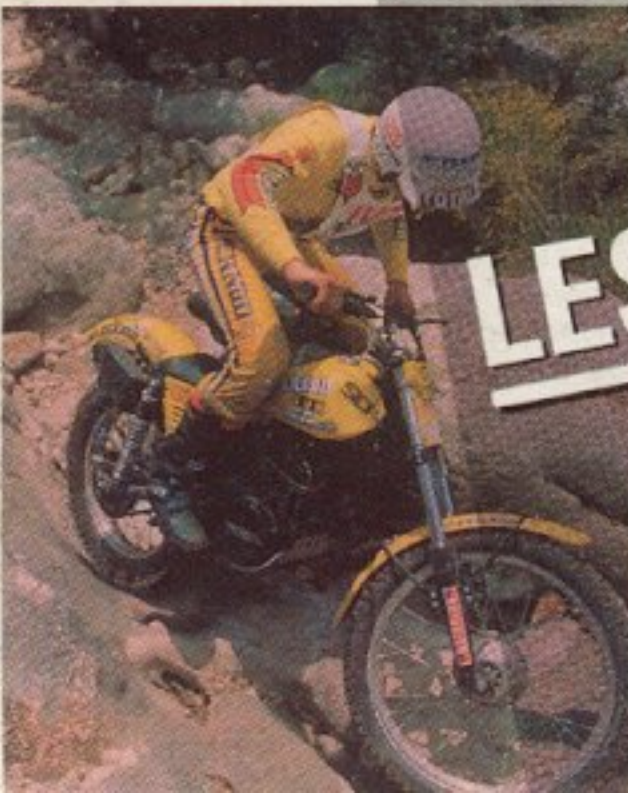
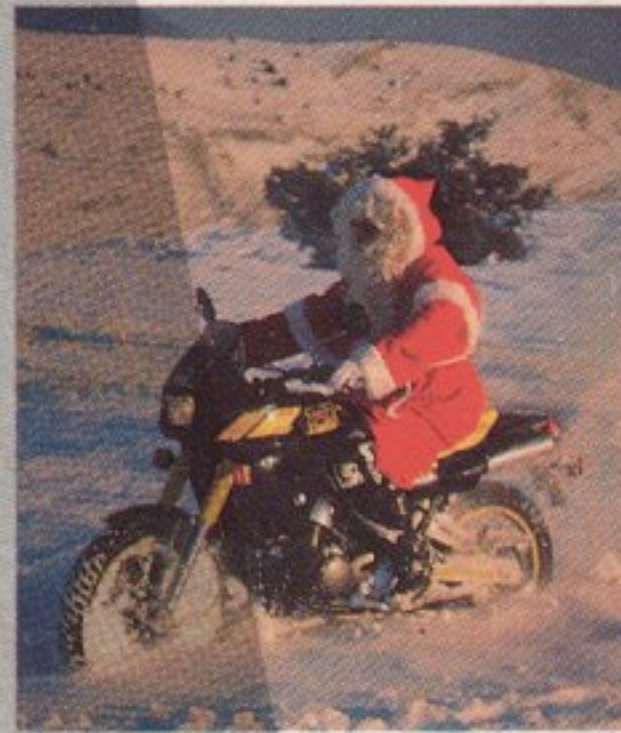
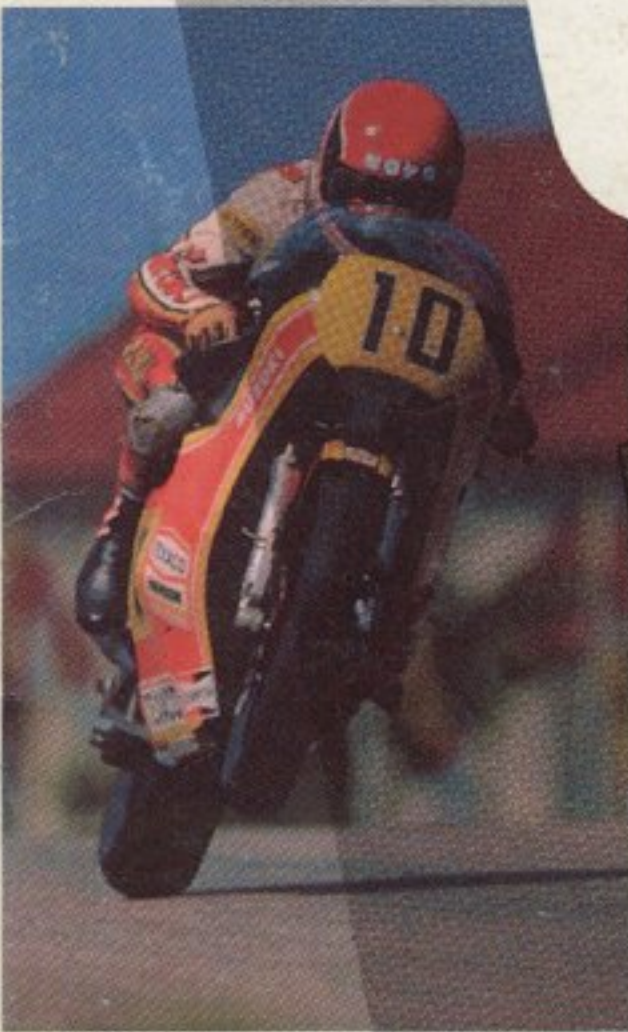
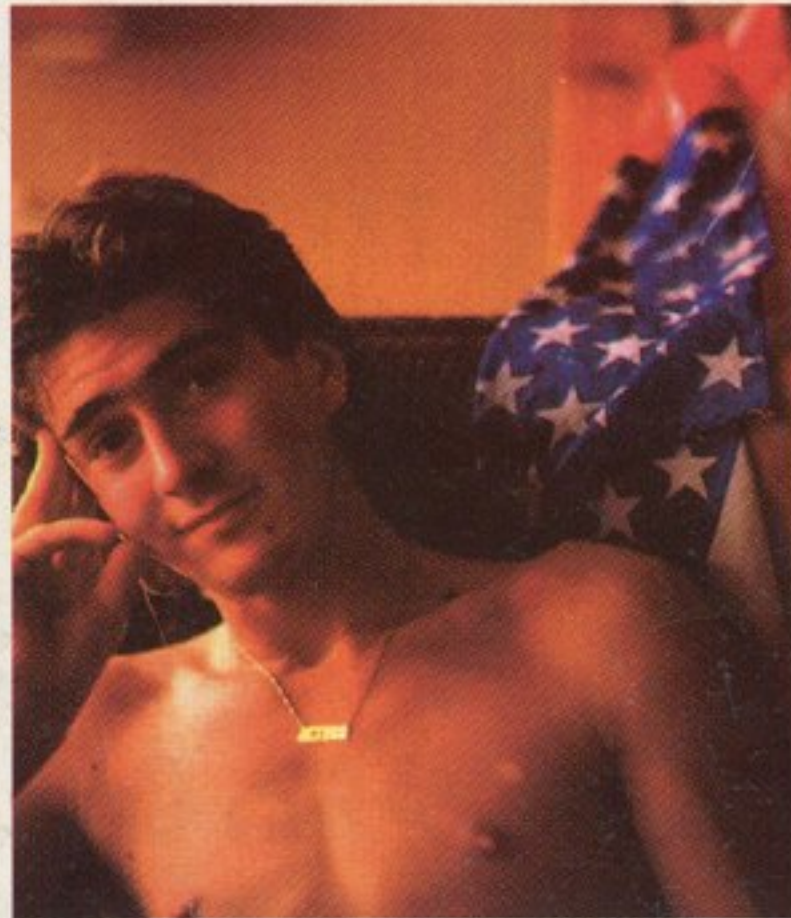
JOURNAL

15F
N°922



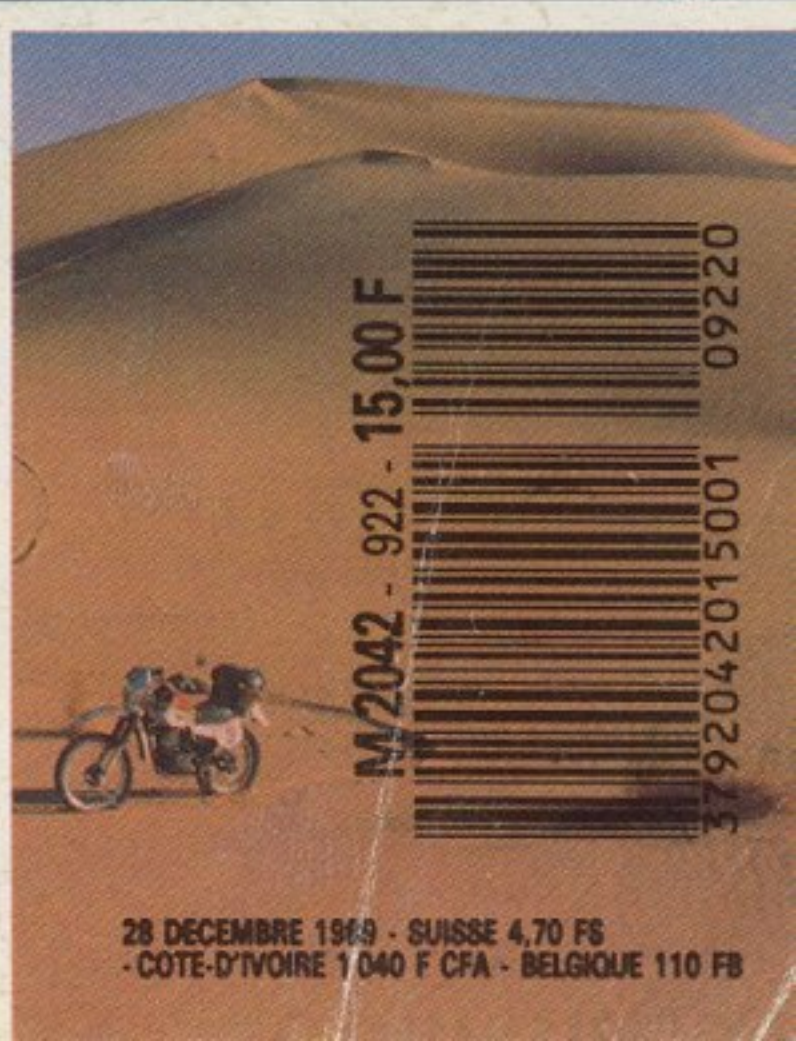
NOS ANNEES

80



LES «BLEUS» DU DAKAR

Leurs peurs.
Leurs ambitions.



M2042 - 922 - 15.00 F

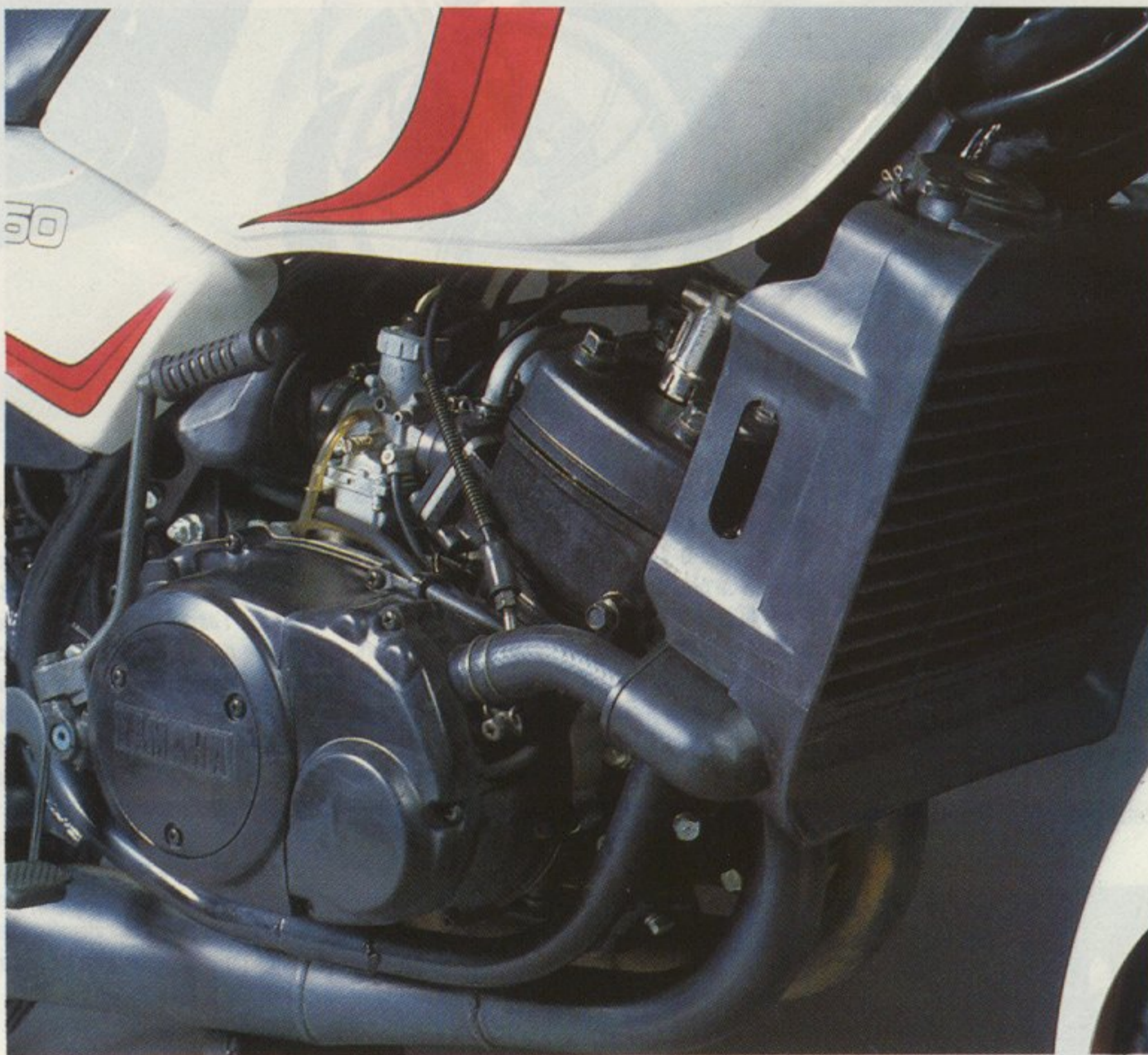


28 DECEMBRE 1989 - SUISSE 4,70 FS
- COTE-D'IVOIRE 1 040 F CFA - BELGIQUE 110 FB



LA RDLC A DIX ANS

La TZ de route



Elue moto de l'année 1980 devant la 500 Ducati Pantah et la Honda CX 500 Turbo, la Yamaha 350 RDLC est toujours en vente libre chez votre concessionnaire. Avant même d'être sortie, cette moto avait déjà ses fans et ses détracteurs : l'année 1980 avait besoin d'une légende flambant neuve. La Yamaha n'a fait qu'arriver au bon moment, laissant entrevoir le succès futur des répliques « made in Japan ». Nous voilà donc en pleine lévitation entre le début et la fin de cette décennie, assis en tailleur sur une sportive en avance sur son temps.



Momo sur la RDLC première version: « Il faut oser être passionné, bon sang! »

Il était une fois en 1980 une moto toute menue, toute légère, toute fière de son twin deux-temps, de ses valeureux disques de frein et de sa suspension arrière Cantilever: la TZ de route était née.

En cette époque révolue, la catégorie sportive se voyait représentée en moyenne cylindrée par des motos aujourd'hui considérées comme sages: Honda 400 N, Suzuki GSX 400 et Kawasaki Z 400 pour ne reprendre que certains spécimens présents lors d'un comparatif mémorable de 1980 où Momo, notre vénéré chef, se chargea de plier la Kawa dans un grand droit alors que Ganneau, le roi actuel de la petite vieille et de la technique, en a profité pour inaugurer une RDLC façon choucroute dans un beau gauche. Comme quoi, déjà à l'époque, les « journaloux » payaient de leur personne. Je ne parle pas de notre ex-directeur Emmanuel Guy, pour qui RDLC (LC pour « Liquide cooled ») rime avec pizza pour rester dans la gastronomie.

Ceci pour dire que cette petite Yam, dès sa sortie, a



Ruggia sur une LC: déjà la grosse attaque!

LES PILOTES QUI L'ONT CONNUE

Ils ont vue, il l'ont voulue, ils ont vaincu au guidon d'une RDLC, ces essoreurs de poignées: Ruggia, Crine, Rapicault, Delcamp, Igoa, Hamdi, Serra, Langlois, Pagano, Fréon, Garin, Chiméra et Demotta ont tous pris le guidon de cette légende à deux roues. Beau palmarès pour une seule moto, non?



suscité un engouement, une passion de la part de la gent motarde qui ont largement contribué pour ne pas dire amorcé la « sportivomania » aujourd'hui à son zénith. Bon ou mauvais? Peu importe; toujours est-il que la RDLC était largement en avance sur son temps puisque dix ans après, la voilà non seulement toujours au catalogue mais surtout d'actualité (voir prise de contact nouveau modèle p.66) puisqu'elle n'a pris aucune, mais alors aucune ride.

Tout le monde attendait au pied du mur cette TZ de route flambant neuve et ses comportements routier et moteur ont placé la barre si haut qu'on en oublia bien vite les Kawasaki trois cylindres deux-temps et la classique RD 400, toutes véritablement en fin de carrière au moment de l'apparition de la « Liquid Cooled ».

La presse en ébullition

Les avis des « canardeux » d'époque étaient pour le moins partagés au sujet de cette moto et ne manquaient pas de piquant. Voici les premiers jugements à chaud sur cette moto dix ans auparavant:

● **C. Lacombe:** « Je crois que nous sommes tous d'accord pour la trouver formidable pour une utilisation à l'attaque, mais est-ce que ça correspond à beaucoup de motards, je ne sais pas. (...) La XT ouvre une voie nouvelle très polyvalente, la LC ouvre la porte sur... le circuit. (...) vous voyez la RDLC avec un porte-bagages? »

● **Momo:** « Depuis longtemps, je cherche une machine qui freine parfaitement, a de la garde au sol, et se place où je veux parce que pour moi, cette précision de conduite est le plaisir même du pilotage. (...) Il faut oser être passionné, bon sang! La LC ne se justifie que par la passion et le reste c'est derrière! »

● **B. Fischer:** « Il n'empêche que cette moto est un jouet et il faut le dire! (...) La LC est formidable l'espace d'un baston mais après, comme le dit Christian, rappelle qu'elle est pour une utilisation exclusive, et puis t'as vu côté consommation? C'est cher à l'usage un petit monstre comme ça! »

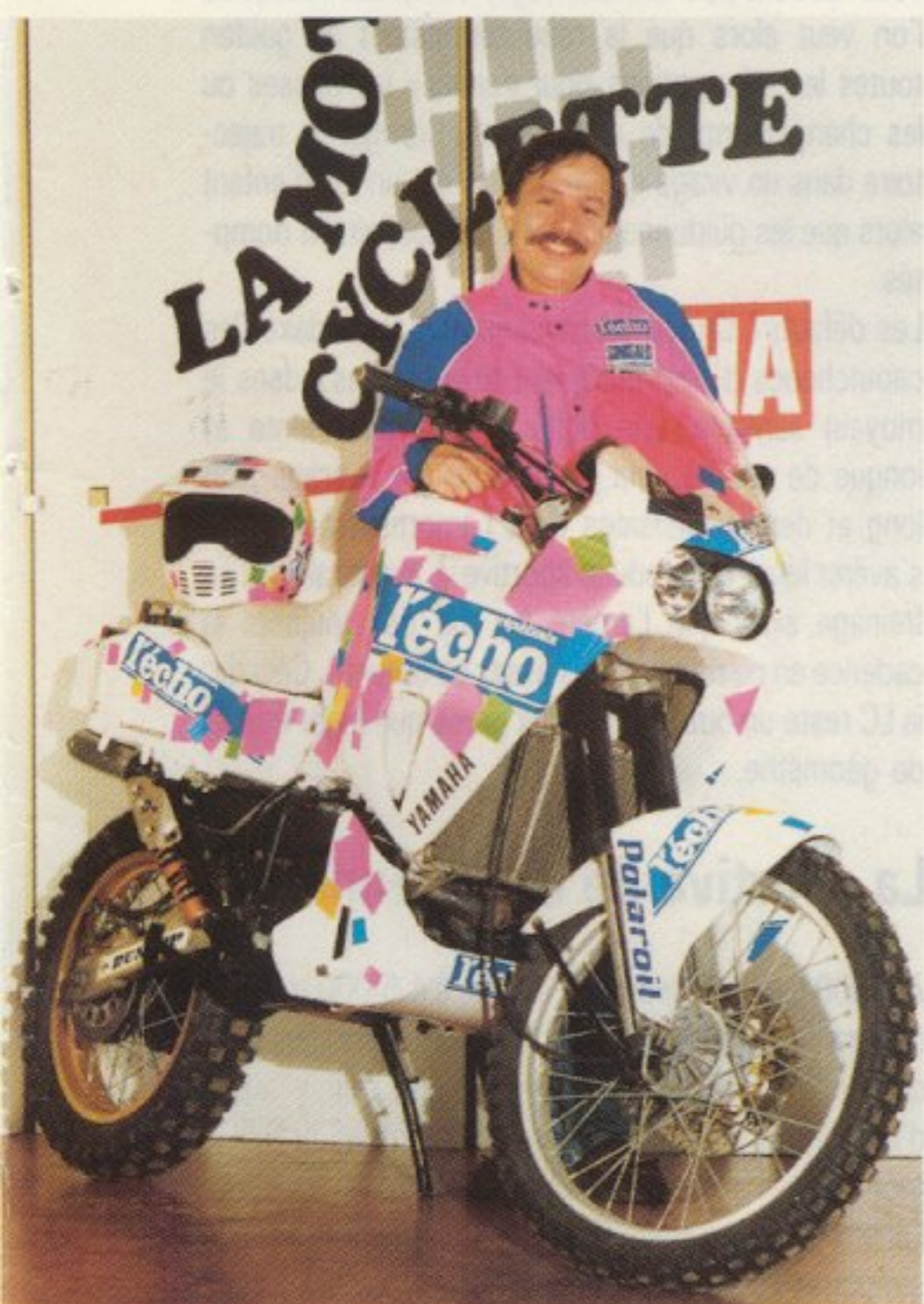
● **D. Ganneau:** « Ces chevaux qui arrivent à 6 000, ça m'inquiète; je pense que les gars vont se faire peur avec en lâchant l'embrayage d'un coup et en grimant aux arbres ou en entrant brutalement dans les tours encore sur l'angle. Je ne dis pas que ce sont des défauts, mais en tenant compte du niveau moyen d'expérience des motards, je crois qu'il va y avoir de la casse. » Et des casses ou frayeurs, il y en eut, à en juger par les motos accidentées chez les concessionnaires ou la revente quasi-immédiate de cette moto dans les petites annonces. D'où aussi, en 1983, l'arrivée d'un modèle plus souple d'utilisation avec ses valves à l'échappement.

Dangereuse ou sécurisante? Révolution ou évolution habituelle? Il est aujourd'hui facile de répondre: la LC est sécurisante et une révolution culturelle. D'elle a découlé un nombre infini de sportives de plus en plus puissantes, de plus en plus belles, proches de la course mais malheureusement de plus en plus lourdes.

La LC a ouvert la voie du sport à l'état pur mais demeure, dix ans après, l'une des rares sportives à rester ouverte à une utilisation routière: un comble qui prouve qu'au-delà des innovations techniques, les constructeurs auront servi la décennie avec des modèles soignant plus l'image de marque qu'une réelle efficacité sur route. Il faut de tout pour faire un monde!



La 4 LO telle qu'elle est apparue en 1980: un raz de marée dans les esprits motards et de quoi enflammer les légendaires querelles deux-temps/quatre-temps entre deux histoires de bastons au comptoir.



LA RDLC ? UN VENT DE FOLIE SUR LE MARCHÉ

Quand la 350 RDLC est apparue, j'étais vendeur motos dans les magasins Patrick Pons. Cette moto a été un véritable événement parce qu'elle arrivait avec sa technique course et son deux-temps très performant à une époque où l'on se plaisait à dire que le deux-temps était mort et enterré sur la route. La Honda 400 N était quasiment le seul choix sérieux en moyenne cylindrée sportive. Les trois cylindres Kawa et les twins Yamaha semblaient alors appartenir au passé.

Contrairement à la XT 500, qui avait mis plus d'un an avant de « décoller », cette RDLC a immédiatement provoqué un engouement jamais vu, au point que pour la première fois nous avons vu un client déposer un chèque de 5 000 F en acompte, avant même que cette 350 RDLC soit essayée ou même présentée en photo : « Si Yamaha sort un twin deux-temps dérivé de la course, la première sera pour moi » a-t-il juste ajouté. La commercialisation et l'existence même de cette machine étaient si hypothétiques que nous avons d'ailleurs hésité à recevoir son acompte... mais il fut le premier servi quelques mois plus tard.

La liste d'attente pour devenir possesseur des premières 350 LC (la 4 LO) s'est remplie bien avant les premières livraisons, et on a vu toutes sortes de clients se rallier au petit twin deux-temps : des propriétaires de gros cubes qui bradaient leurs XS 1100 à peine plus performantes, des sportifs invétérés qui ne rêvaient que d'elle après leur 125 RDX, mais aussi des « retraités » de la moto qui avaient raccroché le cuir depuis de longues années et que l'apparition de ce modèle « 100 % plaisir » a fait revenir à la moto : « Je ne pensais jamais me racheter une moto, mais là, j'ai complètement craqué. »

Qui plus est, Yamaha a pris de court la concurrence qui n'a pas pu contrer l'existence de ce modèle avant plusieurs années, années durant lesquelles la LC resta la reine des motos vives, amusantes, performantes, accessibles, simples et fiables. Il est d'ailleurs intéressant de noter que, dix ans après, aucun deux-temps n'a connu à son tour un tel succès.

La trois et demie LC, un mythe ? Certes oui, tout autant qu'un trois cylindres Kawa.

B. Gillet.

◀ **La LC, c'est aussi le Paris-Dakar. Si la première version n'avait rien de bien efficace, le modèle 1989 préparé par Yves Kerlo et Patrick Vallet (ici sur la photo), est tout de même allé jusqu'au bout en étant classé et sans problème majeur. Une moto, souple solide et techniquement très intéressante.**

ILS L'ONT « BOOSTEE » !

Gicleurs, transferts, valves et autres clapets n'ont plus de secret pour les préparateurs de LC. Voici quelques grands noms à avoir fouillé les entrailles du petit twin : Jacky Germain, Alain Chevallier, Gégé Lecocq (responsable technique sur les GP pour Sonauto-Gauloises), Phil Berthelin, Yves Kerdo, Alain Narcy, Philippe Michel, Michel Petit et Jean-François Fréon (cinq titres de championne de France pour les LC de CBF), tous ont traqué les chevaux et la souplesse de la petite dame.



Une étude de style du modèle de 1983. Les silencieux d'échappement ressembleront vite à cela.

« TEN YEARS AFTER » : L'ÉVOLUTION TECHNIQUE

Alain Demotta a été champion de France promosports au guidon d'une LC. Sa passion pour la moto n'a d'égale que celle qu'il voue à la LC. Voici, sur ses directives, les principales phases d'évolution de cette moto :

● **Fin 1980** : la RDLC apparaît et est immédiatement élue moto de l'année. Lors des deux dernières épreuves de promosports, P. Bolle et F. Duval la font triompher dès sa première participation. Le règne LC commence pour les catégories 500 et 350. De 1979 à 1982, la machine (appelée 4 LO par les pros) évolue peu. Les pots fragiles des modèles 1980 sont modifiés et changés sous garantie alors que la carburation s'est vue modifiée pour gommer un trou dans la courbe de puissance. La bête était bien née !

● **1983** : 4 LO = 31 K.

Evolution capitale de la LC. Partie-cycle revue avec surtout un système « Mono-cross » arrière à la place du « Cantilever » et un moteur doté du système de valve à l'échappement YPVS, dernier cri de la technique GP. Plus efficace, la LC perd au passage un poil de caractère. Sur la piste, elle oubliera d'entrée les 4 LO déjà dépassées.

● **1984** : nouveaux coloris, nouvelle fourche, gain de poids et de tenue de cap.

● **1985** : 4 LO + 31 K = 57 V.

Carénage intégral, fourche modifiée pour de nouveaux guidons, pinces de freins double piston et bras oscillant plus rigide.

● **1986** : 4 LO + 31 K + 57 V = 1 WT.

La 1 WT est presque une nouvelle machine : fourche, roues, amortisseur, échappements, allumage, carburateurs (gicleurs de pointe), filtre à air, réservoir, caches latéraux et certainement d'autres bricoles sont changés. Ce modèle est pour ainsi dire le même que celui que vous pouvez vous procurer cette année, hormis les coloris.



La version 1983, plus connue pour les fanatiques sous le nom de 31 K.

PAS UNE RIDE

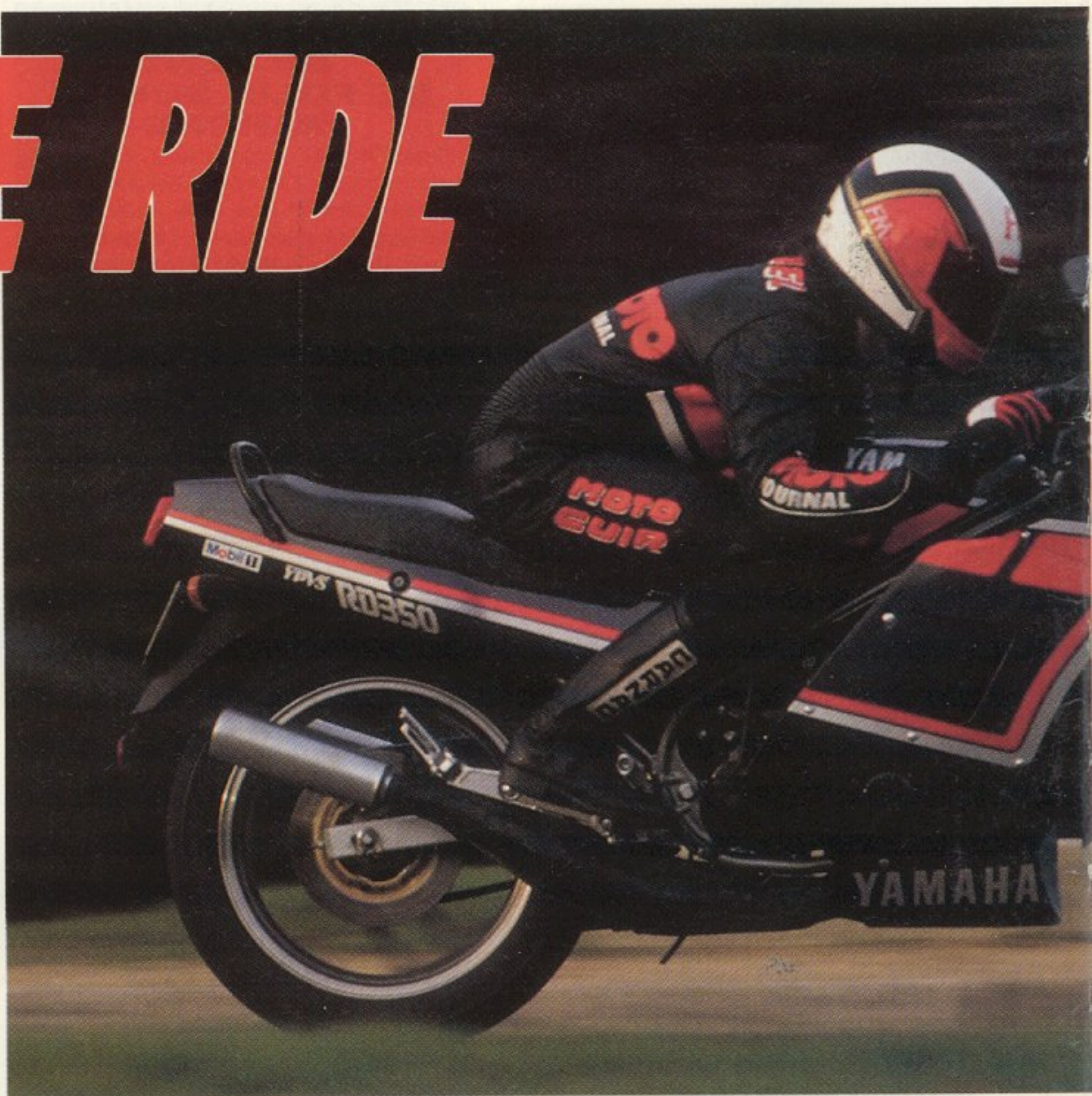
La sueur envahit mon front, atteint les sourcils, traverse une forêt de poils, fait fléchir les cils : au secours, je ne la vois plus ! Qui ça ? Mais cette RDLC flambant neuve qui me tracasse l'esprit. J'ai peur d'être déçu : est-elle toujours une légende à deux roues ? Les critères actuels l'ont-ils reléguée au rang de ravelin exotique ? Dire qu'il aura fallu fêter son dixième anniversaire pour que je découvre avec émerveillement les vertus du twin maléfique.

Par Ivan Magot, photos Micou.

Je n'aime pas parler à la première personne, mais là, il le faut ; il faut que je vous mette au parfum : jamais je ne suis monté sur une 350 RDLC. Aujourd'hui, comprenez donc qu'en cette grande période de froid et d'humidité, je sois resté sur ma réserve avant d'aller chercher l'engin en pensant : « Vu ce qu'ils racontaient à l'époque sur la violence de la bête à 6 000 tours, ça ne doit pas être le pied sur le mouillé. » Que nenni ! Pour tout dire, habitant Rambouillet, je me retrouve à tracer en plein travers de la vallée de Chevreuse plutôt que d'aller m'endormir en toute sécurité sur la RN 10.

Ça y est, la LC m'a eu ! Comme au premier jour, comme si nous étions en 1980 devant un scoop d'outre-tombe, me voilà envoûté par un twin deux-temps qui cause GP dans le texte malgré ses dix ans d'âge et qui vous met à l'aise d'entrée de jeu. La LC ne nécessite aucune approche esthétique, elle est mignonne sans plus, équipée comme il faut avec trois disques et tout le toutim, mais charme bien avant

Cette étude de style pour les compteurs du modèle 1983 était agréable à l'œil.



que l'on ne se penche sur sa photo. On se penche en réalité sur son cas, véritablement à part. Initiatrice des sportives actuelles, elle démontre une fois de plus en 1990 que la légèreté est l'axiome numéro un pour qui veut s'amuser ou se faire plaisir sur la route, quel que soit le temps. Vive la vie (même en cylindratus) et à bas les kilos...

Tu kickes, tu craques !

Tu kickes, elle craque et toi aussi. Un soupçon de starter accessible sur le carbu gauche, un coup de pied et ça ouvre : la LC parle. Première, « clacc » et « woooooops... », on coupe le starter pour chauffer doucement la bête en roulant. Le petit twin monte vite en température. Je ne suis plus sur la route mais au tour de chauffe, les feux rouges sont des lignes de départ, les ronds-points des chicanes et les virosols le droit du Celtique ou la grande courbe de la forêt. Revoilà le scénario que je me faisais tout petit déjà en grimant sur mon 125 S à guidon multiposition réglé « à la finlandaise ». On s'refait pas !

Bréfle, la LC est encore et toujours un régal tant sa précision générale, son identité « d'un bloc » et son moteur très puissant au-dessus de 6 000 tr/mn (jusqu'à 9 500, moment où il régule une fois rodé) vous facilitent la vie et les trajectoires. Pour cette raison, opter pour les « dix-sept tournants » plutôt que l'auto-route fut pour moi un régal. Sur le mouillé, le freinage très progressif, assez puissant (on le trouvait « pié-

geux » à l'époque alors qu'aujourd'hui il est « léger » et demande trop d'efforts au levier) et les chevaux qui arrivent d'un coup mais sans brutalité indomptable, vous rendent très vite « efficace ». On place l'avant où l'on veut alors que la roue retransmet au guidon toutes les informations pour « sentir » les bosses ou les changements de revêtement. Corriger la trajectoire dans un virage qui se ressert est un jeu d'enfant alors que les guidonnages sont très facilement domptés.

Les défauts ? Un jeu de transmission secondaire (les caoutchoucs d'amortissement trop « lâches » dans le moyeu) sensible, une boîte précise mais lente et longue de course, une poignée de gaz à tirage trop long et des suspensions dont l'amortissement peut s'avérer léger en conduite sportive. L'avant talonne au freinage alors que l'arrière ne suit pas toujours la cadence en ne retenant pas assez sa détente. Ceci dit, la LC reste un outil merveilleux parce que léger et sain de géométrie.

La sportive de la décennie

A 2 500 tr/mn, le moteur s'éveille, à 4-5 000 tr/mn, il devient facilement utilisable pour une conduite tranquille et à 6 000, nom de d'la, il pousse velu, y' a pas d'autre mot. Ce miaulement entendu entre 6 et 9 500 tours est franchement divin, le moteur « booste » l'arrière train en vous faisant entrer dans le monde simple et beau du pilotage amusant. En ville, cette



Discrète mais jolie avec son cadre qui fait presque penser à un Seeley, la RDLC est séduisante à l'œil et surtout, surtout à la conduite. Un must!

Légère, fine, précise, rigide, bonne freineuse, livrée à 32 005 F, pas gourmande pour un deux-temps et boostée par un trois et demi qui va bien, la LC est encore aujourd'hui l'exemple de ce que doit être une sportive adaptée à la route. Pas une ride la gamine!

petite bombe n'a cependant rien à envier aux trails, si si! Ne serait-ce que par sa largeur d'ensemble beaucoup plus faible ou par sa facilité de placement puisqu'elle est bien plus légère que bon nombre de trails, après tout. Un petit coup d'embrayage pour s'extirper d'un mauvais plan, une petite deux poussée à fond pour passer juste avant que ça ne se resserre sont autant d'atouts liés au moteur de la LC. En contrepartie, il faut effectivement faire cirer l'embrayage pour bien démarrer au feu vert mais, dans un autre ordre d'idées, on peut aussi remonter les files de voitures en troisième à 4-5 000 tours (soit 60 km/h) l'esprit totalement serein alors qu'à 2000 tours de la zone rouge, vous croisez tranquille à 160 km/h.

Tout cela pour dire que si cette moto est évidemment LA sportive de la décennie, elle reste utilisable quotidiennement, ce qui n'est pas le cas de la majorité des grosses sportives actuelles. La position sport n'en demeure pas moins confortable. Selon votre rythme,

elle consommera entre huit et dix litres aux cent (150 km d'autonomie avant réserve environ). La protection s'avère assez bonne (mais vous serez mouillés sous la pluie). Une chaîne tiendra entre 15 et 20 000 km, les plaquettes entre 10 et 15 000 km, le bas-moteur une vie alors qu'on peut vite fait changer les pistons à 45 000 bornes. Bien-sûr, la RDLC n'est pas la reine de l'économie mais demeure moins chère que les 250 sport du moment et surtout capable de rouler quotidiennement, quel que soit le temps et en offrant toujours du plaisir à son pilote.

Devenue en dix ans non pas une moto sage mais une moto accessible à tout le monde (surtout avec des Michelin modernes), la LC est capable de lier passion et utilisation quotidienne. C'est la grande découverte de cet essai « ten years after ». Ça s'arrose, non?!
IM

10 000 EN DIX ANS

Si la LC prend 10 000 au compte-tours, c'est pour mieux nous annoncer son chiffre de ventes : 10 000 exemplaires depuis sa création. N'allez d'ailleurs pas croire que Sonauto épuise actuellement ses stocks puisque l'importateur se charge toujours aujourd'hui de faire venir cette moto du Japon pour répondre à la demande. Ceci dit, la baisse régulière des ventes laisse augurer d'une future disparition de la LC du catalogue. Jugez plutôt, voici les chiffres de vente depuis LA création : 1980 = 2300 motos ; 1981 = 1702 ; 1982 = 1109 ; 1983 = 2336 (l'évolution a « ragaillardisé » les chiffres) ; 1984 = 1090 ; 1985 = 675 ; 1986 = 714 ; 1987 = 338 ; 1988 = 179 et 1989 = 150. Un beau score pour un modèle directement touché par l'invasion des sportives en tous genres de cette décennie.

FICHE TECHNIQUE

MODELE	Yamaha 350 RDLC 1990 (modèle 1980)
MOTEUR	
Type	bicylindre 2T refroidi par eau admission par clapets, YPVS à l'échappement (pas d'YPVS)
Cylindrée :	347 cm ³
Alésage x course :	64 x 54 mm
Puissance maxi	59 ch à 9000 tr/mm (47 à 8500)
Couple maxi	4,8 mkg à 8500 tr/mm (4,1 à 8000)
Alimentation	2 Mikuni à boisseau Ø 26 mm
Lubrification	Autolube
Démarrage	Kick uniquement
Boîte de vitesses	à 6 rapports
Transmission secondaire	par chaîne
PARTIE-CYCLE	
Cadre	tubulaire double berceau
Chasse	96 mm (102 mm)
Suspension AV	fourche téléhydraulique à assistance pneumatique (téléhydraulique), déb. 140 mm
Suspension AR	mono-amortisseur Monocross, déb. 100 mm (syst. Cantilever)
Freins	2 disques avant, simple disque (tambour)
Roues	AV 2.15 x 18 ; AR 2.50 x 18 (3.00 et 3.50 x 18)
Poids à sec	148 kg (143 kg)
PERFORMANCES	
Maxi couché	192 km/h (179,2 km/h)
Accélération 400 DA	13"5 (13"6)
RENSEIGNEMENTS PRATIQUES	
Prix	32.005 F
Coloris	noir/gris/rouge ou blanc/rouge
Garantie	un an pièce et M.O., kil. illimité
Importateur	Sonauto-Yamaha, BP 479, Cergy-Pontoise Cedex ; Tél. : (1) 30.36.91.23
Essais précédents	MJ 459, 463, 478, 491, 560, 594, 607.