

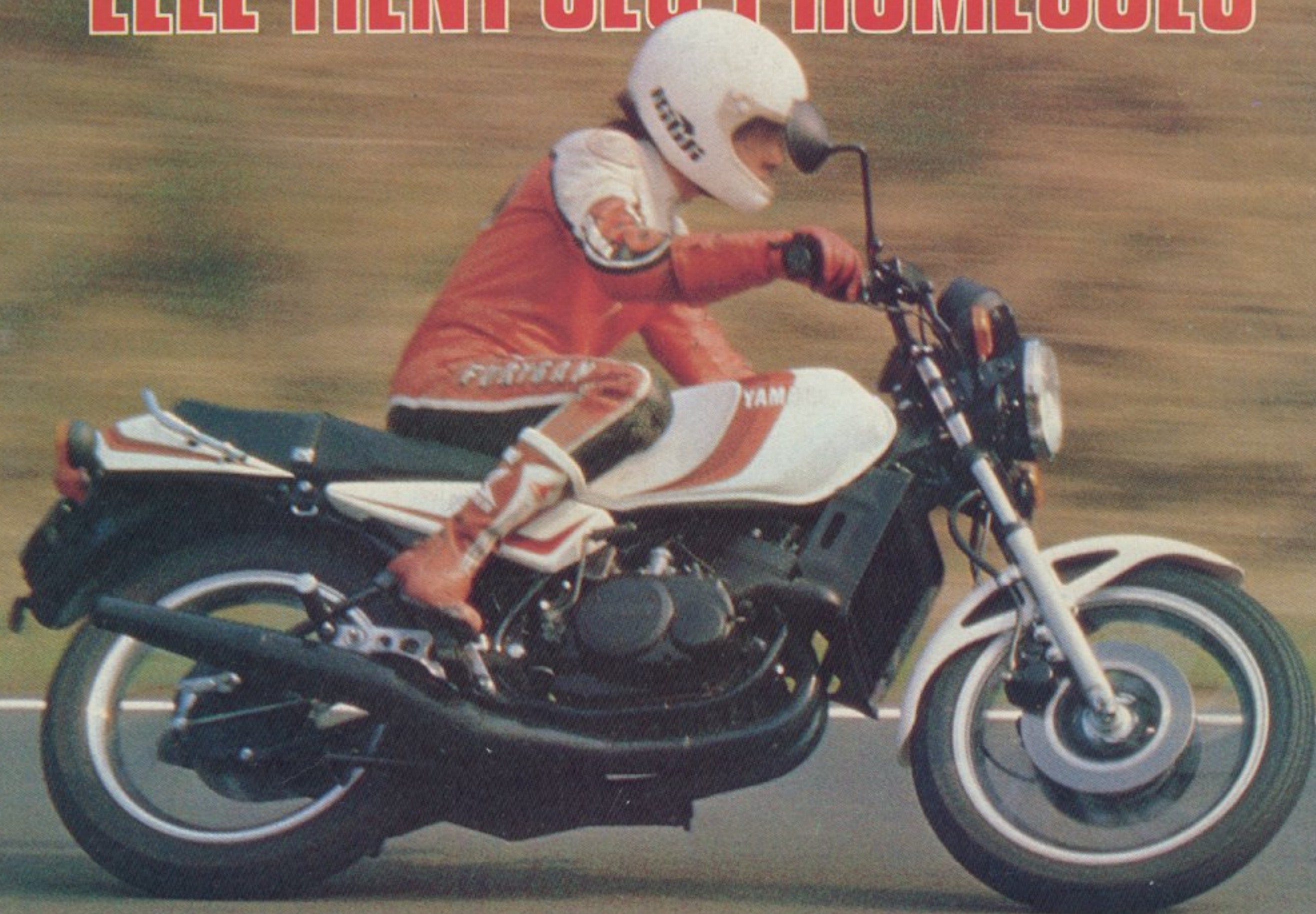
MOTO

JOURNAL

No 459 LE JEUDI 7F

CROSS
UN SUPER
GP DE FRANCE

350 YAM A EAU
ELLE TIENT SES PROMESSES



ESSAI 650 YAMAHA XJ

GRANDS PRIX: FERRARI SANS MOTO

8 MAI 1980 Canada: 1,80 \$ - Espagne: 125 Ptas - Suisse: 3,50 FS

M 2043-459-7,00 F



Eric Maurice a été le premier journaliste français à essayer cette 350 Yamaha. Avant lui, seul un journaliste allemand avait effectué quelques centaines de mètres sur une route. Rien à voir avec l'après-midi passée par Momo avec cette moto à Folembay en compagnie des reporters de TF1.

Comme bon nombre d'entre vous, la Yamaha 350 RD LC nous a fait rêver. Tous à la rédaction nous attendions impatientement de pouvoir se mettre au guidon ne serait-ce qu'un instant, juste ce qu'il faut pour savoir si nos espoirs étaient justifiés. C'est chose faite ; en privilégiés que nous sommes, nous avons été conviés à la cérémonie du baptême sur le petit circuit de Folembay.

UNE VRAIE MOTO

Avant même de pouvoir être essayée, cette 350 Yam liquide a été critiquée à fond par toute une partie de la presse non spécialisée qui ne cessait de dire « ... cette moto qui roule à 200 km/h déforme l'esprit du permis A2, elle va trop vite, elle est dangereuse etc... »

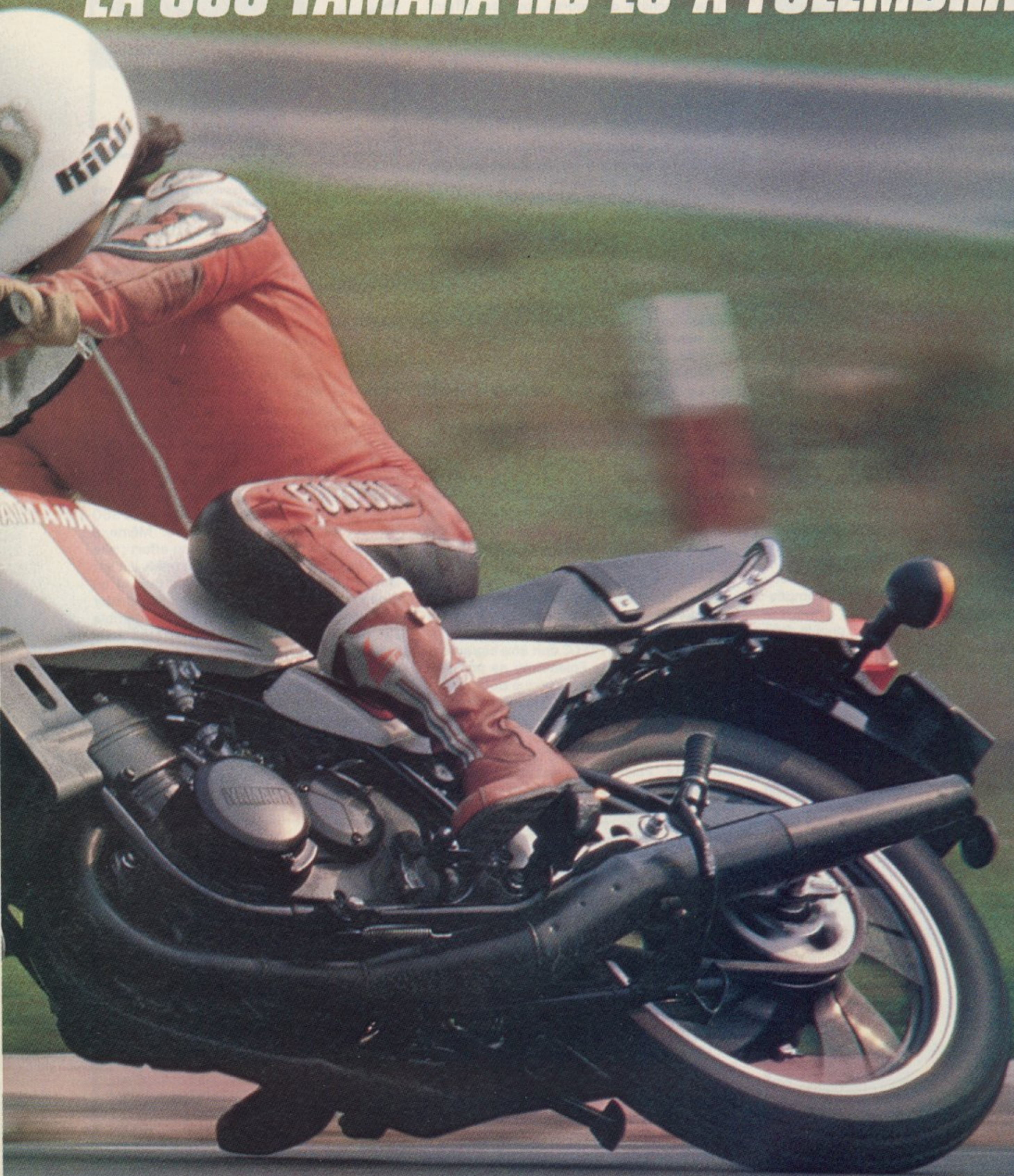
Ces réactions sont stupides. La Yamaha RDLC va au contraire dans le sens d'une sécurité active que les grosses motos ont progressivement perdue en prenant du poids ; à vitesse égale, la 350 Yamaha est deux fois plus légère que n'importe quelle 1000. Elle possède une puissance de freinage virtuellement égale, avec ses deux disques avant. Elle pèse 145 kilos quand les grosses sont à 250 ou plus, bref elle est plus maniable, plus facile à conduire, à arrêter, à dévier lorsqu'il s'agit de changer de trajectoire en vitesse.

La 350 Yamaha n'est donc pas dangereuse sous prétexte qu'elle va vite, bien au contraire. Dérivée de la compétition, elle tentera bien sûr ceux qui aiment le plaisir pur du pilotage. Mais il faudrait tout de même que cette campagne négative qui l'a accueillie à son arrivée dans la grande presse ne recommence pas. Espérons qu'en l'essayant ses détracteurs verront ce qu'elle apporte réellement.

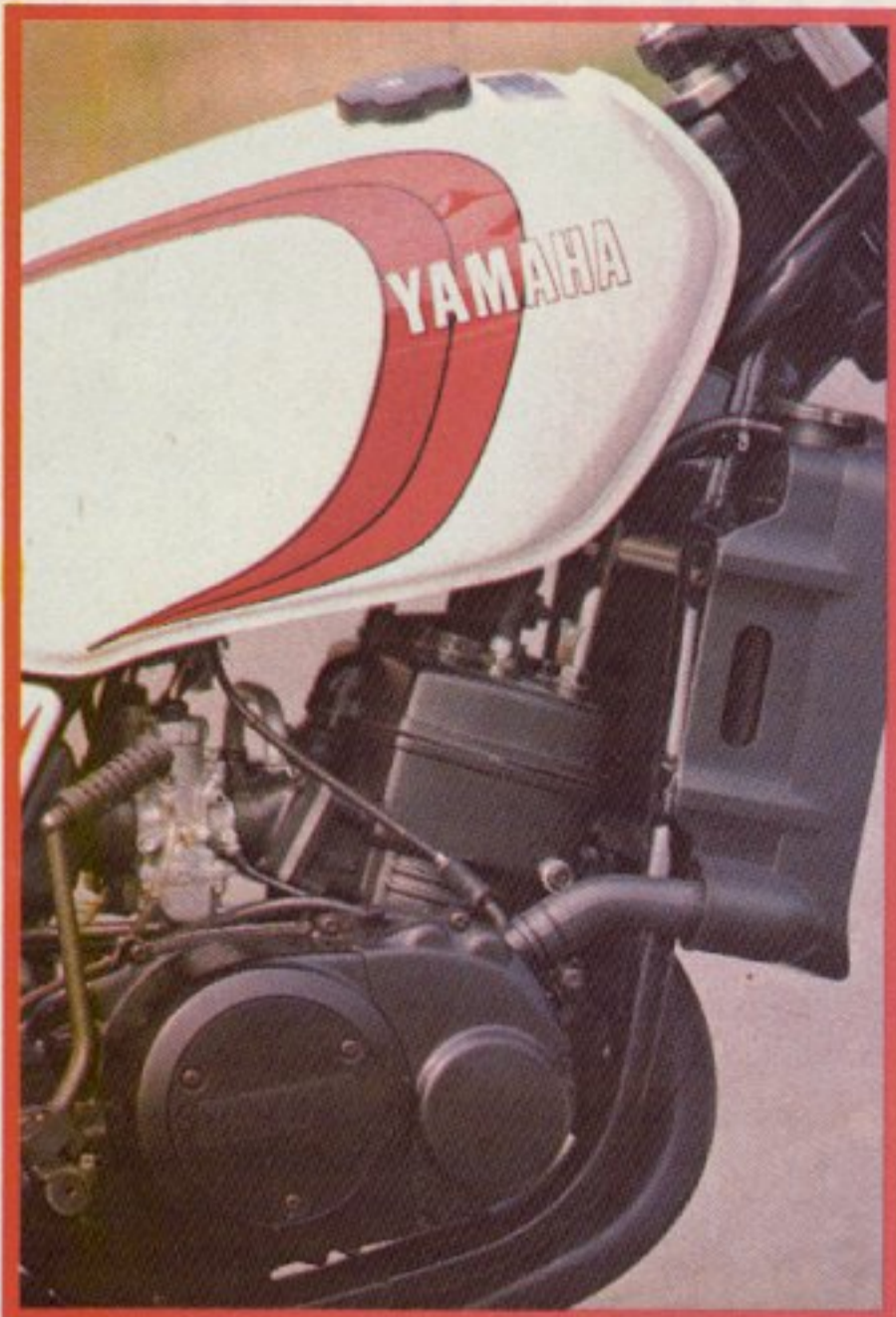
Copiée sur une moto de course, la 350 Yamaha LC est super stable et très maniable. Elle réagit comme une TZ et pardonne pas mal d'erreurs - Eric l'a d'autant plus facilement comparée à la TZ qu'il en possède une pour courir en national.



LA 350 YAMAHA RD-LC A FOLEMBRAY



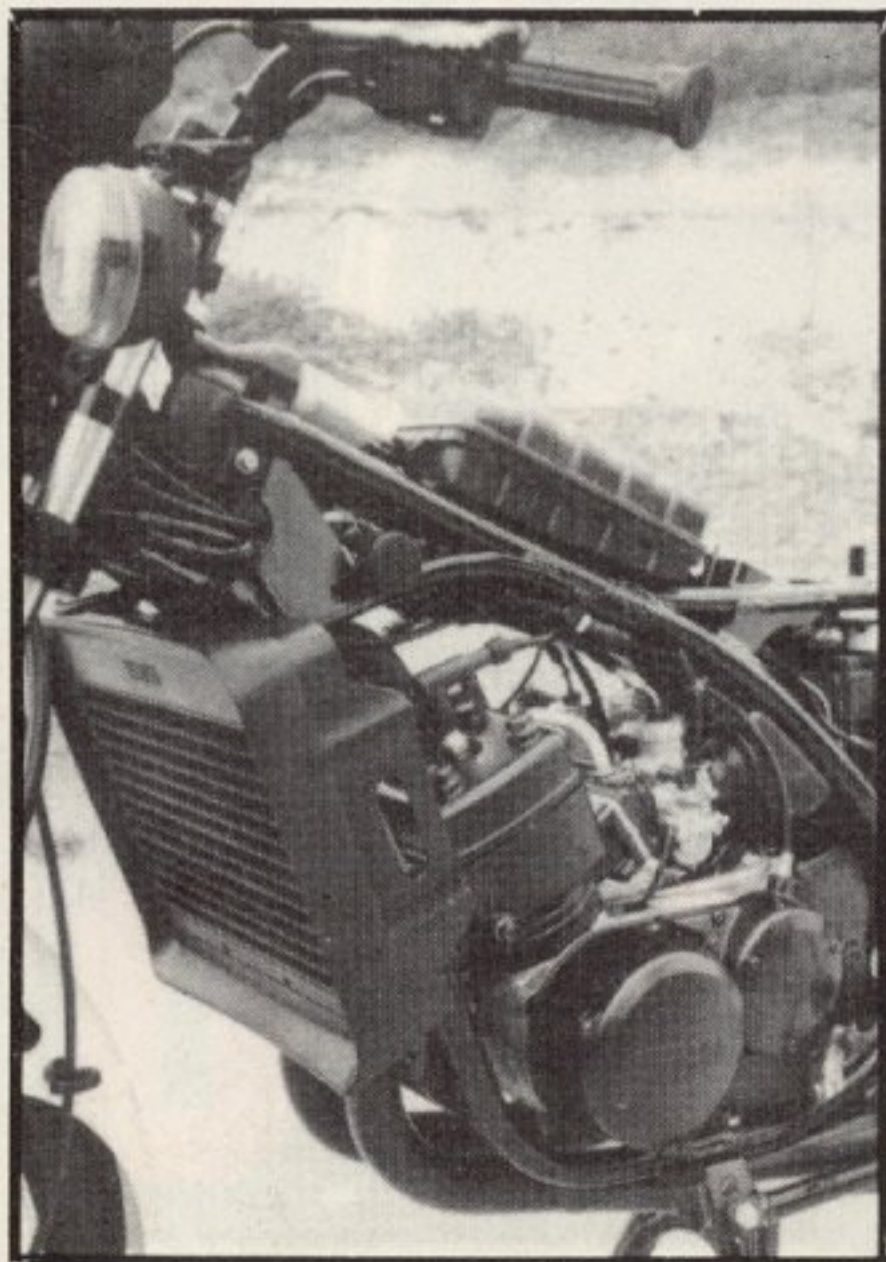
SUPERMOTO



Gros plan sur ce moulin à eau, le premier deux temps de route commercialisé avec cette technique de refroidissement. Chez les motos 4-temps, c'est utilisé depuis longtemps.

Dire que cette 350 Yam est belle ne suffit pas ; elle est plus que ça, fine, racée, élégante, bien finie, les qualificatifs se bousculent dans la tête. On a beau la connaître sous toutes les coutures, impossible de résister à l'envie de la détailler à nouveau. Surtout qu'aujourd'hui on a le droit de toucher, de démonter, d'ausculter. On retire la selle, le réservoir, les caches latéraux pour mieux réaliser à quels problèmes les ingénieurs ont pu se heurter. Il fallait faire petit, mais aussi loger la batterie, le circuit électrique, le filtre à air, l'amortisseur unique du cantilever. Tous ces éléments se trouvent judicieusement disposés, mais il n'y a pas de place perdue. La philosophie initiale qui

Gros plan sur le radiateur protégé par une grille en plastique. Les cylindres possèdent un clapet dans l'admission et la grosse boîte noire au-dessus des tubes du cadre est la boîte de tranquillisation pour la prise d'air des carbus.



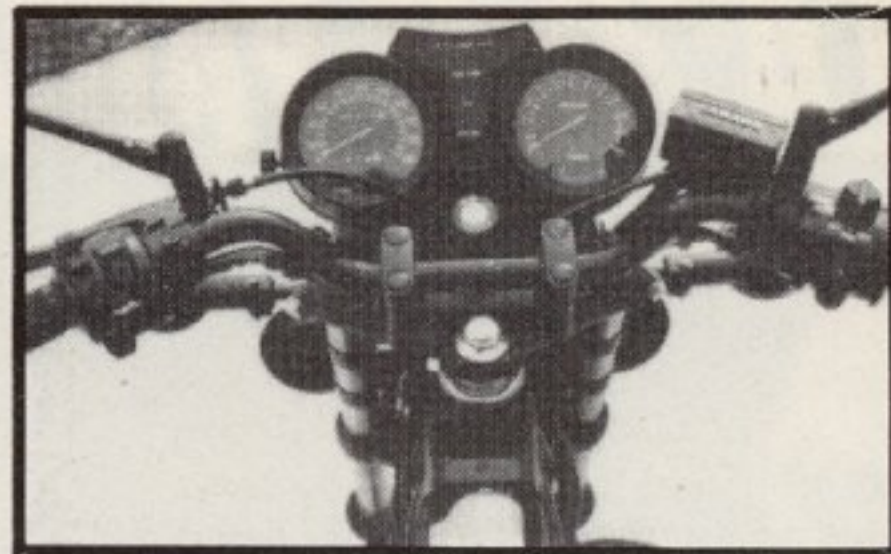
consistait à réussir une TZ de route a été respectée. La RD LC possède les dimensions d'une machine de course tout en offrant l'équipement, et le soin dans la finition qu'on est en droit d'attendre d'une machine de série moderne. Tant au niveau esthétique qu'au plan du fonctionnel le pari a été tenu.

Rapide et sûre...

Contact, un coup de kick et le moteur s'anime. Les deux pots fuselés laissent entendre une sonorité d'échappement très discrète et plutôt évocatrice. Un bruit grave ponctué de crépitements très secs. Le twin qui tient parfaitement le ralenti semble posséder une faible inertie. A l'arrêt la moindre rotation de la poignée de gaz s'accompagne d'une montée en régime aussi franche qu'immédiate. Très basse de selle, la 350 Yamaha offre une position de conduite proche de l'idéal, parfaitement adaptée à l'usage que l'on réserve à cette machine. Pour démarrer il convient de lancer le moteur vers 2000 tr/mn et de faire légèrement crier l'embrayage. La Yam est partie. Le moteur prend régulièrement ses tours puis vers 6000 il se met à grimper à l'assaut de la zone rouge. Sans brutalité mais avec beaucoup d'allégresse. On passe la seconde, puis la troisième, et ainsi de suite jusqu'à la sixième. L'étagement de boîte se rapproche un peu de ce que l'on a coutume de rencontrer sur les machines de course. La première un peu longue et les autres rapports très rapprochés, ce qui permet de ne perdre qu'un minimum de tours au passage de chaque vitesse. La sélection est précise et douce. Le petit twin deux temps est annoncé par la bagatelle de 49 ch semble effectivement puissant, et la 350 RD LC doit être bigrement rapide. Le circuit de Folembay ne possède pas de ligne droite assez longue pour mesurer la vitesse maxi, mais on peut raisonnablement attendre de la Yamaha une vitesse de pointe de l'ordre de 170/180 km/h avec des temps aux 200 et 400 m départ-arrêt étonnants. Puissant, ce moteur l'est sans discussion possible. Mais ce n'est pas la seule de ses qualités : il se montre en effet d'une souplesse remarquable acceptant de reprendre sans problème dès 2000 tr/mn.

Ce qu'elle offre vraiment.

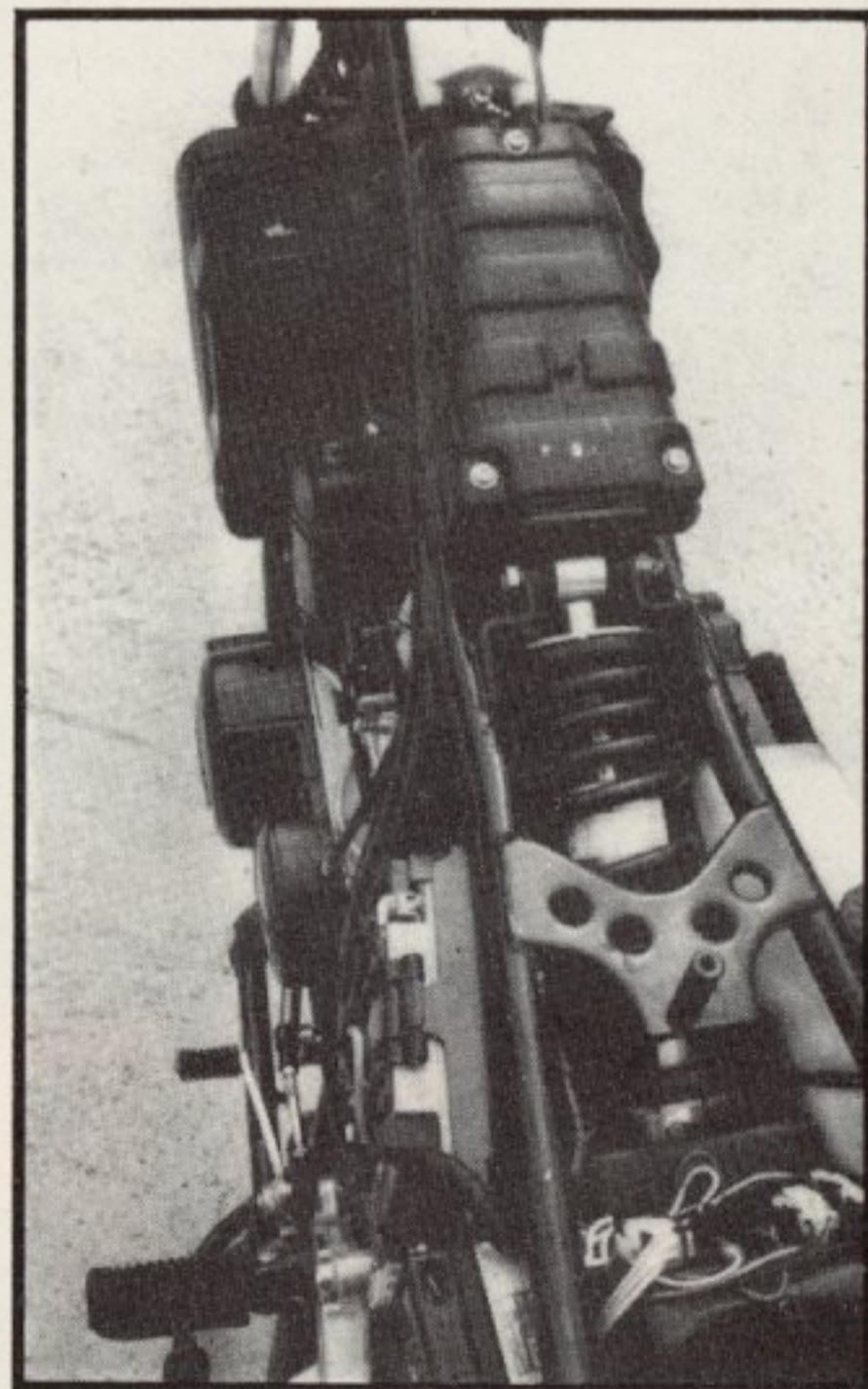
Voilà pour les qualités objectives de la mécanique. Mais continuer à parler de cette Yam aussi froidement ce serait passer à côté de l'essentiel. Cette moto n'est pas qu'une simple liste de « bien » ou de « mal ». L'important avec cette Yam, c'est ce qu'elle offre ; et ça, ça ne se décrit pas, ça se vit. Un tour du circuit de Folembay, soit 2 petits kilomètres, suffit pour vous mettre en totale confiance. Les présentations ont été vite expédiées. On a d'emblée envie de passer aux choses sérieuses. On se prend à rentrer de plus en plus vite dans les virages, freiner le plus tard possible, figoler ses trajectoires. C'est l'attaque immédiate. La RD LC obéit scrupuleusement, un pur régal. Les Japonais n'ont pas triché, ils n'ont pas cherché à tromper le monde. Ils annonçaient une machine de route directement issue de la compétition et c'est ce qu'ils ont réalisé avec cette Yam. La partie-cycle a un comportement qui rappelle énormément celui des 250/350 TZ. Très stable à haute vitesse, la RD LC avale les grandes courbes sans broncher. Pas un louvoiement, pas l'ombre d'une réaction parasite. Elle semble rivée au



Un tableau de bord très classique pour cette moto qui ressemble à celui d'autres Yamaha. Vue comme ça la RDLC paraît bien tranquille, et pourtant...

sol, enchaînée à la trajectoire par son pilote. Le freinage allie toutes les qualités, puissance, progressivité. La machine s'écrase bien sur sa fourche, mais malgré cela la roue arrière reste toujours en contact avec le sol et même lors des freinages tardifs on n'enregistre jamais de tressautements. Dans les enfilades serrées de Folembay, la 350 Yamaha fait preuve d'une redoutable agilité. Son incroyable légèreté et la géométrie de la partie-cycle permettent de soutenir un rythme insensé. Les entrées de courbe peuvent être absorbées à toute allure ; les freinages sur l'angle, même bien appuyés n'altèrent pas le comportement de la machine et sa précision sur la trajectoire. La 350 RD LC ne cesse de surprendre. Même à l'attaque elle ne demande aucun effort ; elle se dirige là où votre regard s'est posé. Il n'est jamais nécessaire de tirer sur le guidon ou d'user d'artifices de ce genre pour l'emmener sur la ligne que vous avez choisie. Elle semble s'y mettre comme par magie. Une telle précision dans le comportement procure un plaisir de conduite que seules les vraies motos de compétition semblaient jusqu'à présent pouvoir offrir. La Yam est d'une efficacité diabolique. Elle s'amuse de toutes ces difficultés qui font rechigner les gros

Le gros amortisseur unique prend appui entre les berceaux supérieurs du cadre. Le moteur est pratiquement aussi étroit qu'un TZ, le sélecteur comporte un renvoi ce qui inverse les vitesses.



La belle à nu vu de côté : le gros amortisseur central est masqué entre les tubes du cadre. Les échappements noirs sont très chics et surtout très relevés, la garde au sol de la moto est fabuleuse.

monstres. Elle aime jouer, pardonne les erreurs que des 1000 cm³ sanctionneraient immédiatement et sans retenue. C'est une vraie moto, faite pour le plaisir retrouvé de conduire, et si possible de bien conduire, une arme redoutable pour le baston. N'allez surtout pas comparer ses 49 chevaux aux 100 bourriques des 4 cylindres modernes. Parce que sur n'importe quelle route amusante, la Yam sera de toute façon devant.

FICHE TECHNIQUE YAMAHA 350 RD/LC.

MOTEUR :

bicylindre 2 temps refroidi par eau (1,6 l).
alésage X course : 64 X 54 mm
cylindrée : 347 cm³
puissance maxi : 49ch Din à 8500 tr/mn.
couple maxi : 4,1 mkg à 8500 tr/mn
allumage : électronique CDI.
rapport de compression : 6,9 à 1.
graissage : séparé
alimentation : à clapets avec carburateur Mikuni VM 26SS
bougies : NGK B8ES, B9ES
générateur : volant magnétique : 190 W
phare : H4 12 V 55/60 W

TRANSMISSIONS :

Boîte : 6 vitesses
embrayage : multidisque en bain d'huile
transmission : primaire par engrenages, secondaire par chaîne

PARTIE-CYCLE

cadre double berceau
suspension avant : télé-hydraulique
arrière : monocross
roues alliage. pneu avant : 3,00 X 18, arrière 3,50 X 18.
Freins : avant double disque Ø 267 mm, arrière : tambour Ø 180 mm.
Longueur : 2120 mm, largeur : 750 mm, hauteur : 1090 mm.
Empattement : 1365 mm, garde au sol : 165 mm
Poids à sec : 139 kg. Poids estimé tous pleins faits : 159 kg.
Réservoir essence : 16 litres.
Réservoir huile : 1,6 l

PRIX :

13 000 F ttc clés en mains.
Commercialisation : 15 juin.
coloris : blanc décor bleu et rouge.
Garantie : Un an pièces et main d'œuvre kilométrage illimité.
Importateur : Sonauto 97 rue du Moulin de Cage. 92220 Gennevilliers. Tél : 790. 63.50.

La 350 Yamaha RD LC que nous attendions avec tant d'impatience ne nous a pas déçus. Bien entendu il faudra attendre un essai complet pour savoir comment elle se comporte sur long parcours, si elle est confortable, économique. Mais d'ores et déjà cette prise de contact nous aura fourni une certitude ; sur son terrain de prédilection, la petite Yam ne craint personne. Pour tous les motards lassés par l'escalade à la puissance et la surenchère dans le poids, la RD LC constitue un merveilleux engin. Gageons qu'elle va être à l'origine d'une nouvelle génération de motos dont personne n'aura à se plaindre, car au bout du compte c'est le plaisir de conduire que l'on redécouvrira.

La moto présentée au salon était bleue, celle que nous avons essayée à Folembry était rouge. Elles seront livrables dans ces deux délais courant juin si tout va bien. Plusieurs centaines ont déjà été retenues chez les concessionnaires.

