

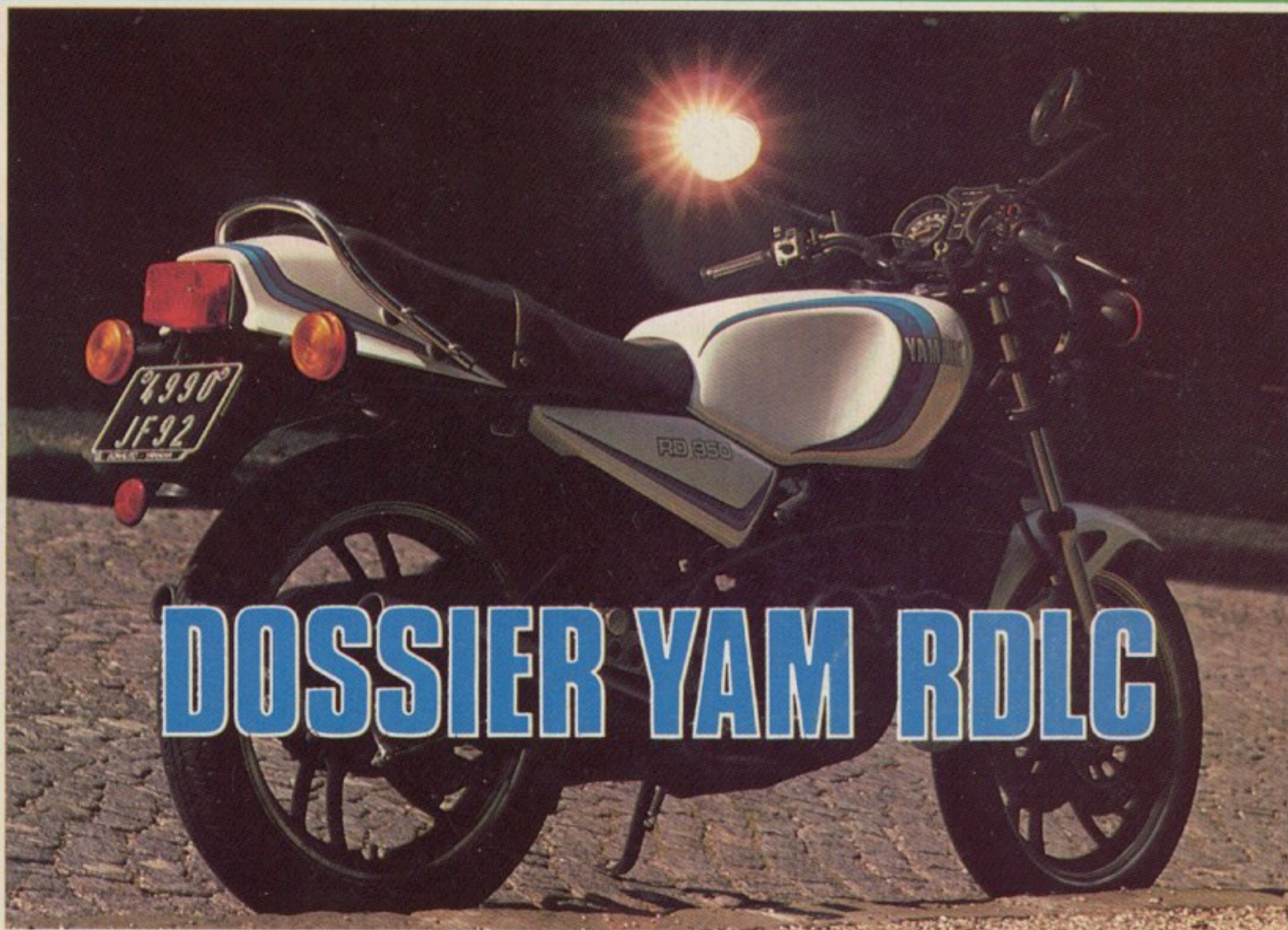
MOTO

JOURNAL

No 478 LE JEUDI 7F

ENQUÊTE
LES MOUVEMENTS
MOTARDS

EXCLUSIF: ESSAI 350 APRILIA TRIAL



DOSSIER YAM RDLC

NOUVELLES HONDA: LE PRO-LINK PARTOUT



MOTO
JOURNAL

dossier essai

**350
RDLC
YAMAHA**



Stupéfaction ! Le résultat du classement de la moto de l'année 1979 donne la Yamaha RDLC en seconde position derrière la Honda 900 Bol d'Or. Apparue au dernier salon de la moto, nous n'en connaissons que les caractéristiques techniques : twin 2 temps refroidi par eau, 47 cv, 140 kg à sec et suspension cantilever. Une TZ pour faire de la route et qui plus est esthétiquement superbe. Le cœur a parlé, fort, et vous êtes nombreux à vous être passionnés pour cette moto. Nous aussi d'ailleurs.



La rencontre des deux belles. la belle 350 et la plus belle dame de Paris.

Faire de la ville est un sacrilège et tout bon motociste vous déconseillera de l'acheter pour aller au boulot.

Cette trois et demie était attendue comme le messie. Une brève prise de contact sur le circuit de Folembay (MJ n° 459) donne le ton. Titre de l'article : « La supermoto ». Contenu élogieux évidemment. « Fine, racée, élégante, bien finie » ; « Rapide

et sûre » ; « Position de conduite proche de l'idéal » ; « Sélection précise et douce » ; « Moteur d'une souplesse remarquable » ; « La partie cycle, un comportement de TZ » ; « Le freinage allie toutes les qualités »... En résumé : « L'efficacité diabolique qui fait que

ENTRÉE

sur n'importe quelle route amusante la Yam sera devant n'importe quelle moto » Ouf ! quel enthousiasme. Puis nous avons essayé une seconde fois la RDLC, plus longuement, et en comparatif, face à la nouvelle 400 Suzuki GSX, la 400 Four Kawasaki et la 400 N Honda (MJ n° 463). Cette fois, le verdict est plus nuancé. Certes, les essayeurs ont tous pris leur pied sur cette Yam : « Cette moto était en train de m'apprendre à conduire » ; « La vitesse de passage en courbe et l'angle possible sont tellement élevés avec la Yam que face au piège qui surgit, on se sent armé pour réagir, pour garder les yeux ouverts et rester sur la route ; ça s'appelle la sécurité active, docteur... » « Nous avons tous été émerveillés par cette facilité à se poser sur la trajectoire, cette précision qu'on ne trouve, il faut bien le dire, que sur des pur-sangs de course » Mais... ils ont aussi noté que : « Côté moteur, rouler doucement avec elle est tout de suite apparu comme pas évident, avec cette foutue barrière des 6000 tours, elle engorge ou elle s'arrache mais le meilleur milieu est absent ».

Puis au fil de l'essai, apparaîtront les réflexions sur la philosophie de cette moto-passion : « Va-t-elle marquer son époque ? On est tous d'accord pour la trouver formidable pour une utilisation à l'attaque mais sa consommation, son utilisation réduite en duo, son absence de couple et la patate à un régime bien précis en font une moto pour un créneau bien précis. » Ou encore. « Cette moto est un jouet, il faut le dire ». En résumé « La LC ne se justifie que par la passion et le reste c'est derrière ! Le motard qui tombera amoureux d'elle acceptera le reste et côté plaisir il sera servi à 100 %. » Non passionnés s'abstenir. Mais on peut aussi faire cette réflexion pour les non expérimentés : « Ces chevaux qui arrivent d'un coup à 6 000 ça inquiète, je pense que les gars vont se faire peur en lâchant l'embrayage d'un coup ou en entrant brutalement dans les tours encore sur l'angle. C'est comme les freins ils sont formidables si tu as l'expérience mais le novice qui sautera dessus par réflexe il est par terre sans comprendre »

Ainsi parlaient les essayeurs de Moto Journal. Cet essai comparatif du N° 463 nous a valu un abondant courrier polémique, vindicatif même, à l'égard des essayeurs qui ont critiqué la RDLC... et tout cela sans qu'aucun d'entre vous n'ait jamais conduit cette moto.

Déjà, elle se trouve d'occase...

Depuis 2000 RDLC se sont vendues et en attendant l'essai lecteur, nous avons voulu réessayer plus longuement et seule cette machine exceptionnelle qui continue à défrayer la chronique. Quatre mois après la commercialisation, on trouve déjà des Yam d'occasion. Des motards qui se sont trompés de produit ou qui se sont fait peur ou qui ont assouvi une passion fugace. Il y a aussi ceux

VIVANTE DANS LA LÉGENDE

qui ont été déçus par la LC, irrités par son moteur pointu et son trou de carburation du côté de 5000. Il faut dire que toutes les RDLC ne marchent pas à la perfection et pour cela nous consacrons une part de ce dossier aux réglages moteur. Ici à MJ nous avons eu l'occasion d'essayer trois RDLC différentes en provenance du parc presse de l'importateur. Les trois marchaient différemment, bien, moyen et très bien. Entre très bien et moyen, on change complètement d'avis sur cette moto. On passe de l'enthousiasme à la déception. Une RDLC qui marche très bien, enroule de 3 à 10.000 t/mn sans piétiner à 5000 et sur les deux premiers rapports on doit sentir la roue avant effleurer le sol à l'accélération. Aux quelques 1500 km du premier essai, s'ajouteront deux autres bons milliers dont une majorité en duo. Pauvre passagère dites-vous. Vrai, elle a failli craquer. Non pas que la selle soit particulièrement dure, ni trop courte, juste un peu glissante. Mais il arrive trop souvent à la suspension arrière de talonner et surtout le passager est constamment secoué d'avant en arrière à cause des accélérations brutales. Difficile d'enrouler avec cette moto. Quand le pilote s'amuse, le passager trinque. Autrement dit, c'est une moto de célibataire, qu'on se le dise. Pourtant le moteur, lui, supporte bien la surcharge et la RDLC

trimballe ces 130 kg de motard à 150 km/h de croisière. On est alors à fond les manettes avec passage au rapport inférieur dès le moindre faux plat. La RDLC a ainsi été torturée durant 1200 km et la température du liquide de refroidissement n'a jamais excédé 70°. Elle n'est pas du tout sujette à la surchauffe. Apparemment, elle semble très fiable. Les 4000 km d'essai MJ se sont passés tambour battant et sans le moindre problème mécanique. Il n'y a pas de mauvaises rumeurs qui courent à son sujet... mis à part quelques pots cassés. Le moteur monté souple dans le cadre vibre plus que les pots qui cassent aux soudures ou aux goujons.

Comment régler sa 350 RDLC

Tout d'abord, il faut savoir que toutes les RDLC ont besoin d'être réglées pour gommer

La RDLC conditionne son pilote, elle le contraint à rechercher la perfection, à attaquer sans cesse. Il faut être prévenu sinon gare à la déception ! Les petites annonces de Moto Canard proposent déjà beaucoup de RDLC qui n'ont que 2000 ou 3000 kilomètres.

Pour le circuit la RDLC est idéale : un après-midi de défoulement hebdomadaire à Carole, au Ricard ou à Magny Cours, ça coûte pas cher et ça fait du bien. Ou alors à préparer sa saison 81 en sachant qu'on pourra disputer à la fois les promospport et la coupe Yamaha-Patrick Pons.

le désagréable trou de carburation qui handicape les montées en régime du côté de 5000 t/mn. L'importateur reconnaît ce désagrément et, en attendant une modification d'usine prévue pour 1981, il préconise certains réglages. Dans un premier temps, ces réglages étaient insuffisants pour limer le trou et c'est en travaillant en collaboration avec des motocistes qui « tatent » du deux temps, Van Pée entre autres, que Sonauto a trouvé la solution. Elle n'est pas unique ni universelle. Certains, comme Pérano à Rocheville dans les Alpes maritimes ont réussi à bien faire fonctionner ces 350 avec une autre recette. Pérano supprime carrément le filtre à air d'origine pour le remplacer par un de type américain sans chambre de tranquillisation. Du coup, il monte des gicleurs de 250 soit 100 points de plus que ceux d'origine. Il modifie aussi les chicanes d'échappement en doublant les trous d'entrée de sortie. Pour finir, réglage de la vis d'air à deux tours. Ce nouvel accord admission-échappement ne fait pas consommer plus et le trou a presque complètement disparu. Par contre, ces modifications font sauter la garantie et Pérano prend sous sa responsabilité les risques d'une telle opération.

Les Ets Becq, 33 bd Foch à St Gratine 95, ont une autre recette. On monte des gicleurs de 135-140, comme préconisé, on réduit le

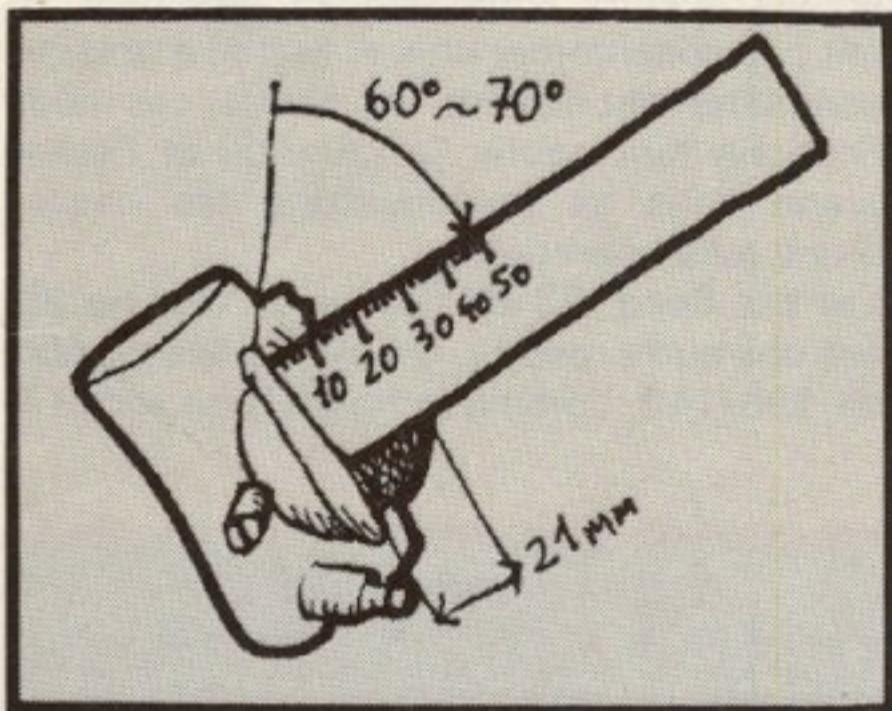


débit de la pompe à huile à 0,10 (nous indiquerons comment plus loin), on vérifie que l'avance à l'allumage est bien de 2 mm, on règle la vis d'air à 1 tour 1/4. On vérifie que le niveau de cuve est bien à 21 mm et positionne l'aiguille du carbu au 2^e cran vers le bas soit l'avant dernier cran. Dernière petite modification, la suppression d'une chicane dans le boîtier de filtre à air. Voici maintenant le réglage Van Pée et Moto Verte qui sera officiellement préconisé par Sonauto à tous ses concessionnaires. Ces réglages conservent bien sûr les clauses de garantie.

1 : Vérifier la synchronisation des carburateurs. Opération facilitée par les petites fenêtres pratiquées d'origine dans les corps des carbus.

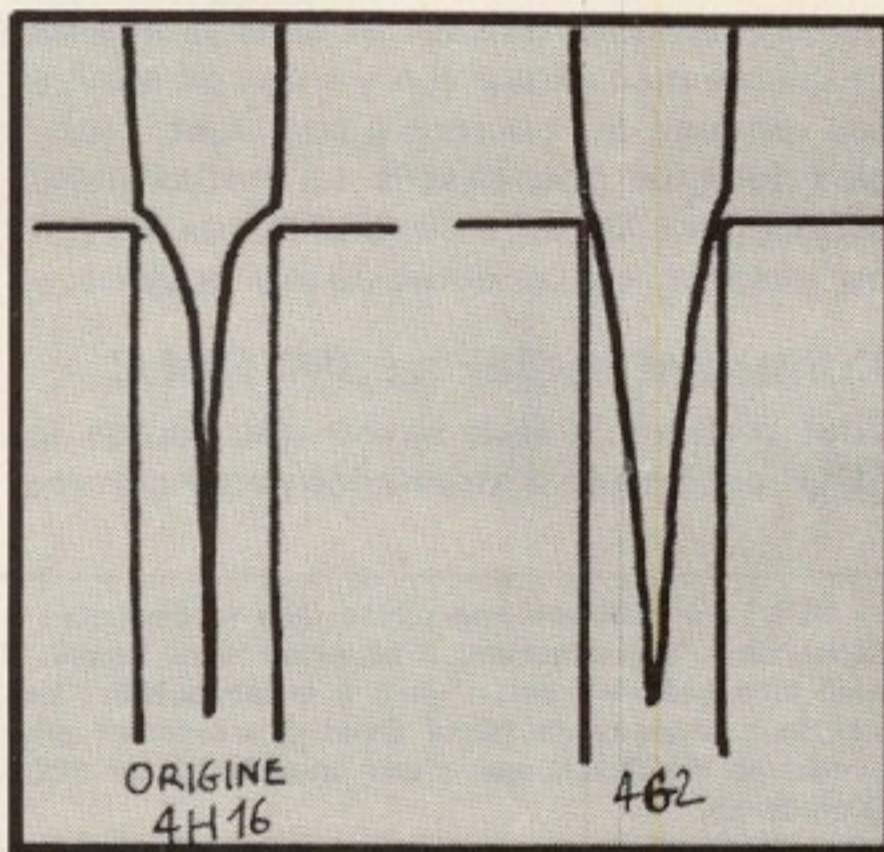
2 : Régler la vis d'air de ralenti à un tour et demi. Il suffit de visser complètement sans forcer puis de dévisser d'un tour et demi.

3 : Démontez les carburateurs pour vérifier le niveau de cuve. Ce niveau qui doit être de 21 mm a pu être détérioré dans le transport. Tenir le carburateur incliné comme indiqué sur le dessin (Fig. 1) Ceci pour que l'extrémité du pointeau effleure juste la languette du flotteur sans l'enfoncer. Ensuite mesurer la distance du plan de joint de la cuve du flotteur (joint enlevé) au sommet du flotteur. On doit trouver 21 mm. Sinon il faut tordre la languette du flotteur jusqu'à rétablissement de ce réglage.

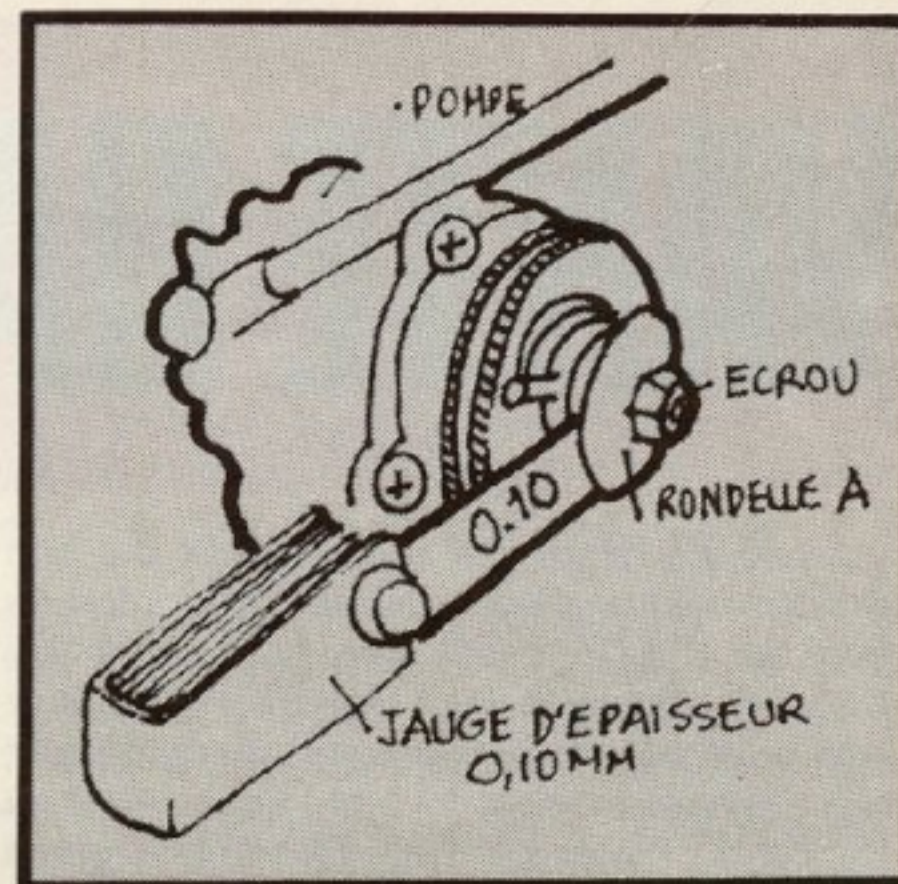


4 : Remplacer le gicleur principal d'origine de 160 par un de 140 éventuellement 135. Ce type de gicleur n'est pas tout à fait valable partout en France. Ainsi, en bord de mer dans le sud on peut encore descendre de 15 à 20 points.

5 : Remplacer l'aiguille du boisseau d'origine par une de type 4 G 2. Ces aiguilles étaient montées sur les Mikuni des 125 DTE et 125 AF9. A ce jour, il en reste 150 en stock mais Sonauto a fait une commande pour satisfaire tout le monde. La conicité de l'aiguille d'origine est trop prononcée (voir dessin Fig. 2) ce qui donne trop de richesse à moyen régime d'où trou de carburation. L'aiguille 4G2 plus affinée appauvrit à moyen régime. Alors direz-vous pourquoi ne pas avoir monté une 4G2 d'origine ? Pour une raison de sécurité. Une aiguille à conicité prononcée évite les risques de serrage lorsque l'on coupe les gaz brutalement, l'appauvrissement étant moindre qu'avec une aiguille plus fine. L'aiguille 4G2 doit être réglée tout en bas ou si vous voulez au premier cran du haut.



6 : Diminuer le débit d'origine de la pompe à huile qui graisse vraiment trop. Pour cela démonter le petit carter plastique qui protège la pompe. Faire tourner le moteur au ralenti. On voit alors la pompe fonctionner et la rondelle à avancer et reculer. Couper le moteur au moment très précis où cette rondelle est le plus en avant. Mesurer la distance avec une jauge d'épaisseur entre la rondelle et la poulie de réglage (voir croquis Fig. 3) cette distance est de 0,20 à 0,25 mm à l'origine. Réduire cette distance à 0,10 mm. On démonte l'écrou devant la rondelle et on supprime une ou plusieurs des cales de réglage. C'est tout et c'est beaucoup pour le plaisir de conduite.



Entretien de la RDLC

Avec ses 140 cv litre, la RDLC a réellement une puissance spécifique de moto de course. Il serait anormal qu'elle ne nécessite pas un entretien plus soigné qu'une banale bécane. D'ailleurs la RDLC invite au bichonnage juste pour le plaisir.

On a déjà parlé de la synchro des carbus. Le filtre à air peut être nettoyé au solvant tous les 3000 km. Ensuite badigeonner la mousse d'huile moteur et éliminer l'excédent en comprimant. Au cas où le réservoir d'huile se retrouve à sec, purger la pompe, une vis est prévue à cet effet. L'huile moteur, de la SAE 10W/30 type SE peut être vidangée (1,5 litre) tous les 3000 km. En aucun cas il ne faut ajouter de l'additif dans cette huile, il pourrait provoquer des glissements dans l'embrayage. Le liquide de refroidissement d'une capacité de 200 cm³ ne peut être changé que tous les deux ans.

Nous vous faisons grâce de tous les petits réglages, garde d'embrayage, de frein, tension de chaîne, pression des pneus... qui sont indiqués dans la manuel d'utilisateur mais qui ont tous une très grande importance. L'amortisseur arrière ne comporte qu'un réglage sur la précontrainte du ressort. Si la suspension est trop dure, on diminue la précontrainte en tournant une molette vers les chiffres 1 et 2. Pour durcir, régler vers 3, 4 et 5.

L'allumage électronique est censé ne jamais se dérégler mais sinon il faudrait se munir d'un comparateur et d'une lampe stroboscopique pour caler l'allumage qui doit être de deux millimètres avant le point mort haut. Il est inutile de déposer le moteur du cadre pour enlever la culasse, le bloc cylindre ou les pistons. Si vous avez un problème de segments par exemple, profitez-en alors pour enlever les dépôts de carbone dans la chambre de combustion, sur la calotte des pistons et dans les lumières d'échappement. En utilisant une jauge à cylindre, on peut mesurer l'alésage. Le standard est de 64 mm et la limite d'usure est de 64,10 mm. Le cône maximum permis avant réalésage (différence entre le haut et le bas du cylindre) est de 0,05 mm. L'ovalisation maximum permise est de 0,01 mm. Au dessus de ces cotes il faut réalésé.

Pour le piston, après avoir retiré le dépôt de laque sur ses parois, mesurer le diamètre extérieur, avec un palmer, pour déterminer le jeu au piston. La mesure minimale de l'alésage (dans l'intérieur du cylindre) moins la mesure maximale du piston donne le jeu au piston. Sur la RDLC, il est normal s'il est compris entre 0,065 et 0,070 mm.



Présentée au salon, la moto de la coupe Sonauto Patrick Pons. Cette coupe devrait être mise en place pour la saison 1981.

L'usure des segments se mesure aussi. On enfonce les segments dans le cylindre bien d'équerre à la paroi et on mesure la distance qui sépare les deux extrémités de chaque segment. Les tolérances sont de 0,3 à 0,45 mm pour le segment de feu (celui du haut) et de 0,3 à 0,5 mm pour le second. Passées ces côtes il faut changer les segments. De même il faut mesurer le jeu entre le segment et le piston au niveau de sa gorge. Les tolérances sont de 0,02 mm à 0,06 mm pour le segment du haut et 0,03 à 0,07 mm pour celui du bas. Dans la foulée, vérifier le jeu de l'axe du piston ; il doit être nul. Par ailleurs, si cet axe ou le roulement sont bleuis ou marqués, il faut les changer. Avant toute autre pièce mécanique, c'est le haut moteur, pistons, segments, cylindres, qui demandera le plus d'entretien sur la RDLC.



Réservoir d'huile de l'autolube, 1,6 litre de capacité ; de quoi faire un bon millier de kilomètres avant que le voyant rouge ne s'allume. Derrière le réservoir d'huile qui soit dit en passant n'est pas pratique à remplir le réservoir du liquide de refroidissement.

TOUT OU RIEN

Les tièdes, c'est bien connu, tout le monde les aime ou plutôt, personne ne les déteste. ils n'inspirent ni la haine, ni l'amour. C'est parfois pratique, mais c'est toujours un peu fade. La Yam, c'est une personnalité, un tout qu'on accepte tel quel ou que l'on rejette en bloc. Difficile de faire des nuances. La moto passion, l'anti-conformisme du quatre cylindres passe-partout. La première fois qu'on monte dessus on a pourtant le droit de se tromper. La preuve : au retour de ma première balade j'avais envie de la jeter à la poubelle. Cette obligation de faire hurler l'embrayage au démarrage, ce manque de souplesse, la nécessité de jouer du sélecteur en permanence, ce freinage surpuissant qui oblige à réfléchir avant de serrer la poignée, à la longue ça lasse. Un ange-gromono tout enduit du plaisir de conduire passe et s'enfuit à tire d'aile, dégoûté. Et puis soudain, en insistant un peu, je comprends qu'il faut changer mes critères de jugements. Avec la Yam, on découvre finalement très vite un autre plaisir, celui de piloter. On n'enroule pas, on attaque. D'instinct, on reste dans les tours, on dose le freinage, on cherche une trajectoire, mais sans se sentir sur une corde raide, car la petite 350 pardonne bien volontiers les fautes de détail. Attention, je dis bien de détail. Le débutant qui se laisse enivrer par la griserie facile de la RDLC risque d'y laisser des plumes. Les réglages délicats risquent tout d'abord d'entamer son moral. Puis, une fois que tout semble marcher sur des roulettes, attention aux excès de confiance : un freinage réflexe un peu violent et patatras, vous voilà par terre. Quelques gouttes de pluie, les gaz ouverts un peu trop précipitamment et rebelotte. Du pilotage je vous dis, du pilotage. L'ennui c'est que de la route au circuit, il y a une marge à maîtriser. Le véritable plaisir du pilotage n'est-il pas en fait tout entier inscrit dans cette maîtrise des éléments extérieurs, des surprises de la route, dans la joie de bien sortir de ce foutu virage qui se referme plus que prévu. Cette Yam est faite pour cela, il ne faut pas se tromper d'étiquette. Amoureux de la balade, passez votre chemin.

Ph. BARRET



Dans le dossier de selle, l'emplacement pour une trousse à outils malingre et encore de l'espace pour ranger quelques bricoles.

Pour la partie cycle rien de particulier à signaler. La limite d'usure des plaquettes est de 4mm. La longueur de ressort de fourche à vide doit être de 497,8 mm. La capacité de chaque bras de fourche est de 140 cm³ d'huile SAE IOW/30. L'amortisseur arrière est indémontable, s'il n'amortit plus on le jette. Le jeu du bras oscillant ne doit pas excéder 1 mm sinon changer les bagues.

L'essai en bref

Pour un essai plus développé et qui plus est comparatif se référer au N° 463. L'essai en bref en est la synthèse.

L'éclairage de la RD est fort correct grâce au gros phare à iode. L'avertisseur est ridicule et inutile comme sur la plupart des motos. La position de conduite est vraiment très réussie, bonne hauteur de selle, bon guidon, bon emplacement des commandes aux pieds. L'antivol sur la colonne de direction nécessite une autre clé que celle de contact. C'est dépassé. RAS sur la clé de contact. Le starter sur les carburateurs est lui aussi dépassé. La trousse à outils est minable. Le tableau de bord est bien complet avec voyant lumineux pour le niveau du réservoir d'huile. Il s'allume très en avance. La poignée de gaz est douce et tire bien court, plus court que la moyenne des motos. La béquille centrale est parfaite, facile à positionner. La latérale tient la moto trop droite, instable. Les garde-boue sont d'une bonne protection. Sur le commodo gauche, l'appel de phare est trop loin du pouce. Par contre on apprécie le retour automatique des clignotants. Le moteur a une souplesse relative. Il peut tourner à bas régime mais quelle mollesse. A signaler que plus on descend en taille de gicleur plus le moteur est mou.

Le couple moteur est inexistant en dessous de 6000. Les accélérations sont réellement fantastiques pour une 350 et même dans l'absolu. Les vibrations sont visibles au ralenti puis plus du tout sensibles dès que le moteur prend des tours. Les rétros restent toujours nets. Le moteur démarre très facilement mais il vaut mieux couper l'essence lorsqu'on arrête la moto. La sélection des rapports est douce mais est-ce le renvoi du sélecteur ? On sent comme une paresse dans la sélection. Bonne course de sélecteur et étagement excellent pour une utilisation touristique. En montagne on souhaiterait une première un peu plus longue. RAS sur l'embrayage, ne colle pas à froid, a priori endurant, doux d'utilisation. Selle plutôt confortable surtout pour le pilote. La fourche avant nécessite un changement d'huile si l'on veut conduire sport (voir les préconisations plus haut). Suspension arrière à grand débattement grâce au cantilever. C'est bien pour le confort mais dans les freinages violents la RD a tendance à lever du cul. Il faut s'y habituer. Pour le pilote le confort est plutôt bon. Nous avons déjà parlé de l'avis du passager.

Le freinage est plus efficace qu'efficace. La puissance absolue sur l'avant et la bonne progression pour l'arrière. Mais attention, restez vigilant, un blocage de la roue avant est si vite arrivé. La tenue de route est sans

peur et sans reproche aussi bien en solo qu'en duo... et encore meilleure lorsque la RD est chaussée de bons pneus genre K181. Une RDLC dont le moteur marche moyen (avant réglage) n'aura pas une tenue de route superbe, il manquera l'appui sur la roue arrière et la bonne reprise pour gicler des virages. Aucune sensibilité au guidonnage, à moins de trop charger l'arrière. Excellente maniabilité et garde au sol largement suffisante. La consommation moyenne s'établit à 5,75 l en roulant à 90/100, 7,33 l en balade, 9,03 l à l'attaque et 9,80 l à fond sur l'autoroute. Les performances à Montlhéry sont les suivantes : 8''41 aux 200 m, 13''6 aux 400 m, 160,6 km/h en position assise et 179,2 km/h en position couchée.

POUR

- Performances
- Tenue de route
- Freinage
- Joie de l'attaque

CONTRE

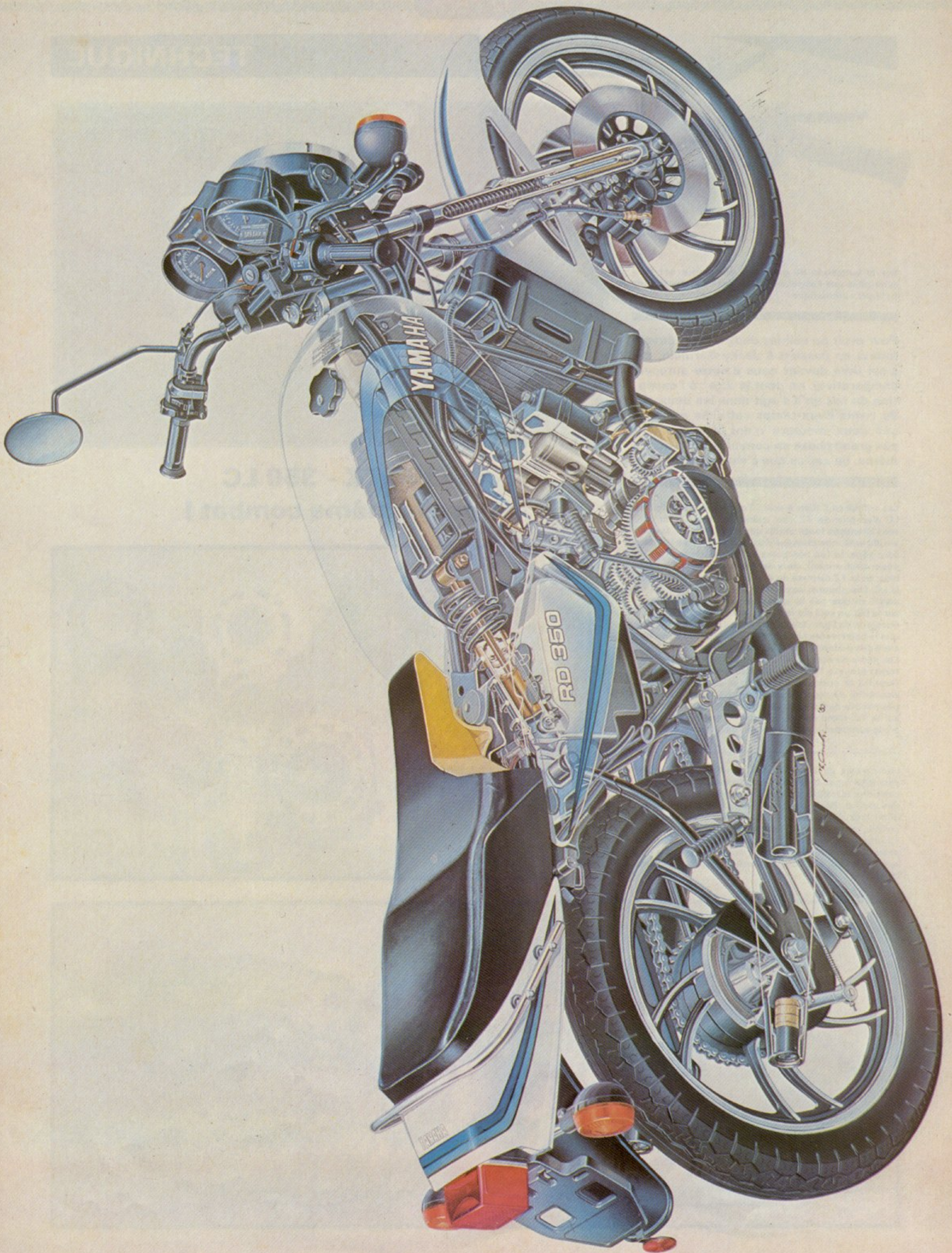
- Utilisation réduite
- Manque de couple
- Duo
- Chère à nourrir

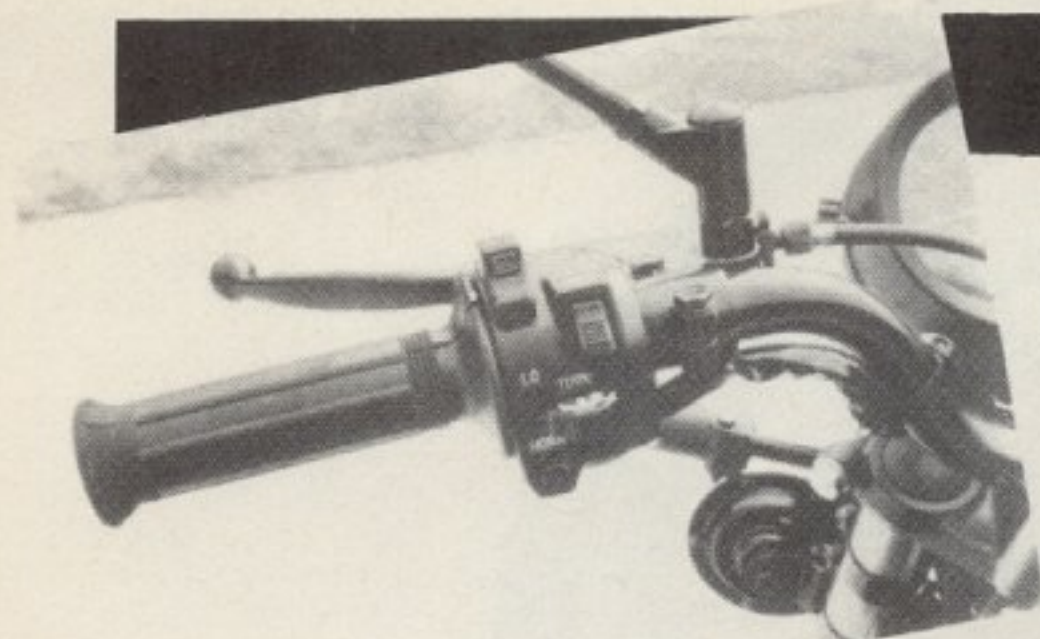
POINT PAR POINT

Ce tableau établit une forme de classement. Une case correspond à mauvais, deux à moyen, trois à bien et quatre à très bien.

CONFORT DE CONDUITE	accélérations
équipement	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
position	boîte
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
douceur des commandes	transmission
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
vibrations	SECURITE ACTIVE
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	freinage
AGREMENT DE CONDUITE	tenue de route
ville	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	maniabilité
autoroute	garde au sol
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
attaque	suspension
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
duo	confort
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
balade	COUT-ENTRETIEN
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	achat
QUALITES MOTEUR	consommation
couple	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	complexité d'entretien
souplesse	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>	







Sur le commodo de gauche, l'avertisseur est plus accessible que l'appel de phare. Les clignotants sont à rappel automatique.

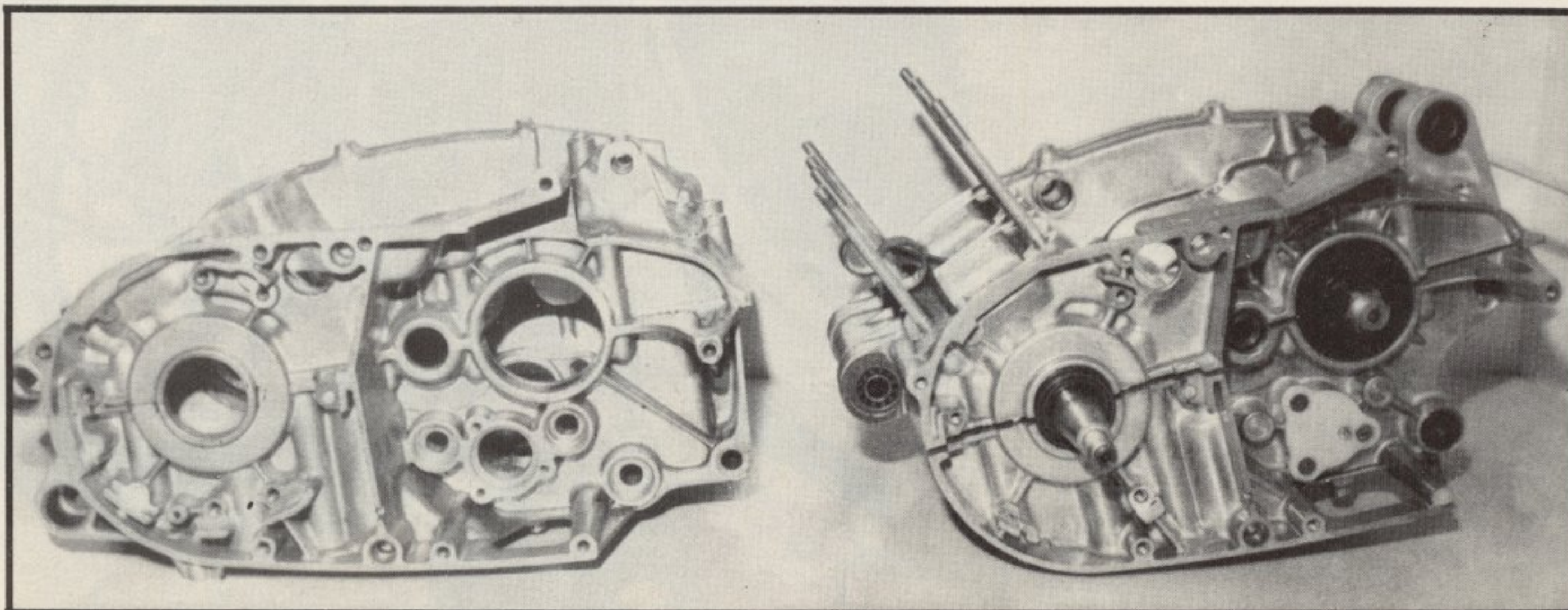
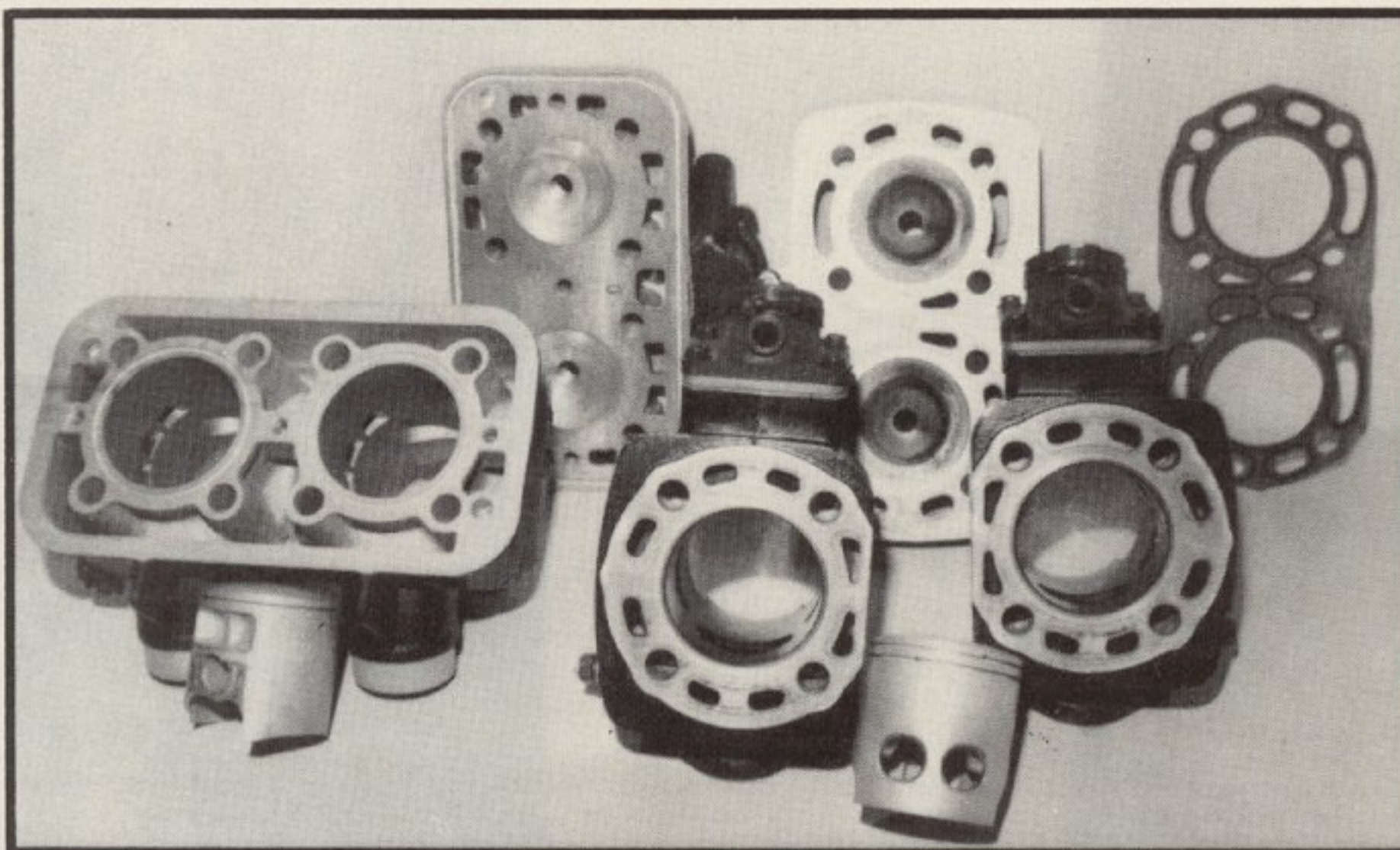
Pour avoir pu voir les deux à cœur ouvert (merci en passant à Jacky Germain, qui s'est livré devant nous à cette autopsie comparative), on peut le dire : à l'exception du fait qu'il s'agit dans les deux cas de twins deux-temps refroidis par eau, ces deux moteurs n'ont pratiquement pas grand chose en commun. Mais quand même, qu'est-ce que c'est bien imité !...

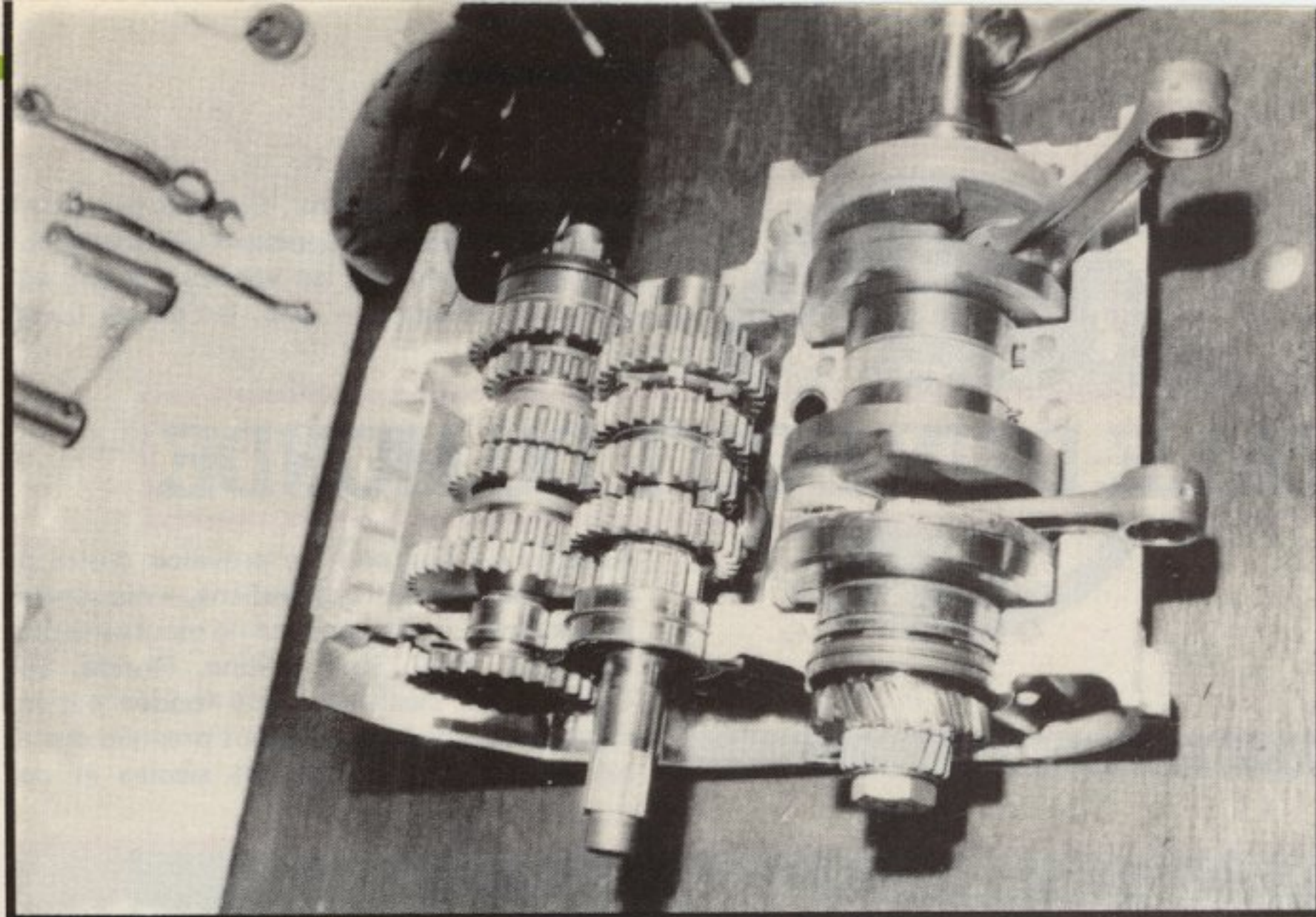
Les cylindres ? Rien à voir ! Tout sépare un bloc de LC d'un bloc de TZ : les cylindres de la LC, en alu, sont chemisés fonte tandis que ceux de la TZ sont en alu chromé, non chemisé donc. Les cylindres de série sont séparés (un bon point en cas de serrage ou de pépin quelconque), ceux de « course » sont d'un seul bloc, et la TZ dispose de 6 transferts au lieu de 4 sur la LC. Les pistons, eux aussi, sont très différents, ne serait-ce que par la segmentation (deux segments sur la LC, un seul sur la TZ) et la jupe percée sur la LC en raison de l'admission à clapets. On remarque juste que la calotte des pistons de TZ est usinée alors que celle des pistons de LC est brute de fonderie. Les joints de culasse n'ont rien de commun non plus, toriques sur la TZ et de type « automobile » sur la LC. Quant à la culasse, monobloc, si elle présente des chambres de combustion hémisphériques sur la LC, elle adopte des chambres « en casquette de jockey » sur la TZ, cette dernière forme étant censée accroître la turbulence gazeuse en fin de compression.

Les carters de LC (à droite) sont paradoxalement plus légers que ceux de TZ, qui ne sont au fond que ceux des RD, plus massifs, qui datent du tout début des années 70. Leurs attaches au cadre sont également très différentes : le TZ est suspendu en trois points, deux devant, un derrière (une quatrième fixation est prévue à l'arrière et en haut, mais n'est pas utilisée) alors que le LC n'est relié au cadre que par deux fixations, et par l'intermédiaire de silent-blocs.



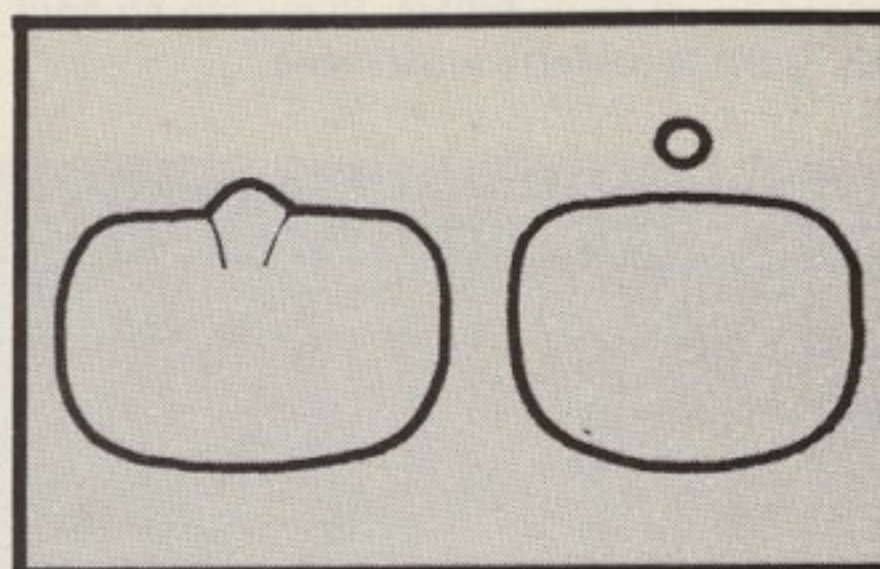
350 TZ - 350 LC pas le même combat !





Le bas-moteur est entièrement revu, au point qu'une boîte de TZ n'est pas adaptable à la LC : son arbre primaire est plus long (because son embrayage à sec), il n'y a pas la place. Par rapport aux classiques RD à air, la boîte est plus serrée vers le haut, plus sportive. La sélection est également nouvelle, avec trois fourchettes au lieu de quatre sur les RD, et des axes de fourchettes allégés (10mm de diamètre au lieu de 12). L'embellage se rapproche beaucoup de celui des TZ, avec notamment des manetons d'une seule pièce avec les masses centrales du vilebrequin, solution nettement plus rigide que lorsque ce maneton est rapporté (c'était le cas sur les RD). Les têtes de bielles sont évidées pour améliorer la lubrification, comme sur les TZ, et leur diamètre intérieur est égal à celui des TZ 500, supérieur donc à celui des RD et TZ 350.

A noter la transmission primaire à taille oblique, alors qu'elle est droite sur les TZ.



La lumière d'échappement du 350 LC (à gauche) présente un petit décrochement à sa partie supérieure, destiné à favoriser le démarrage du moteur par réduction du taux de compression. Une fois le moteur lancé, cette petite excroissance ne revêt plus qu'une importance négligeable. Les 400 RD allaient plus loin en ménageant une mini-lumière au-dessus de la lumière principale, qui rejoignait celle-ci un peu plus loin (dessin de droite).

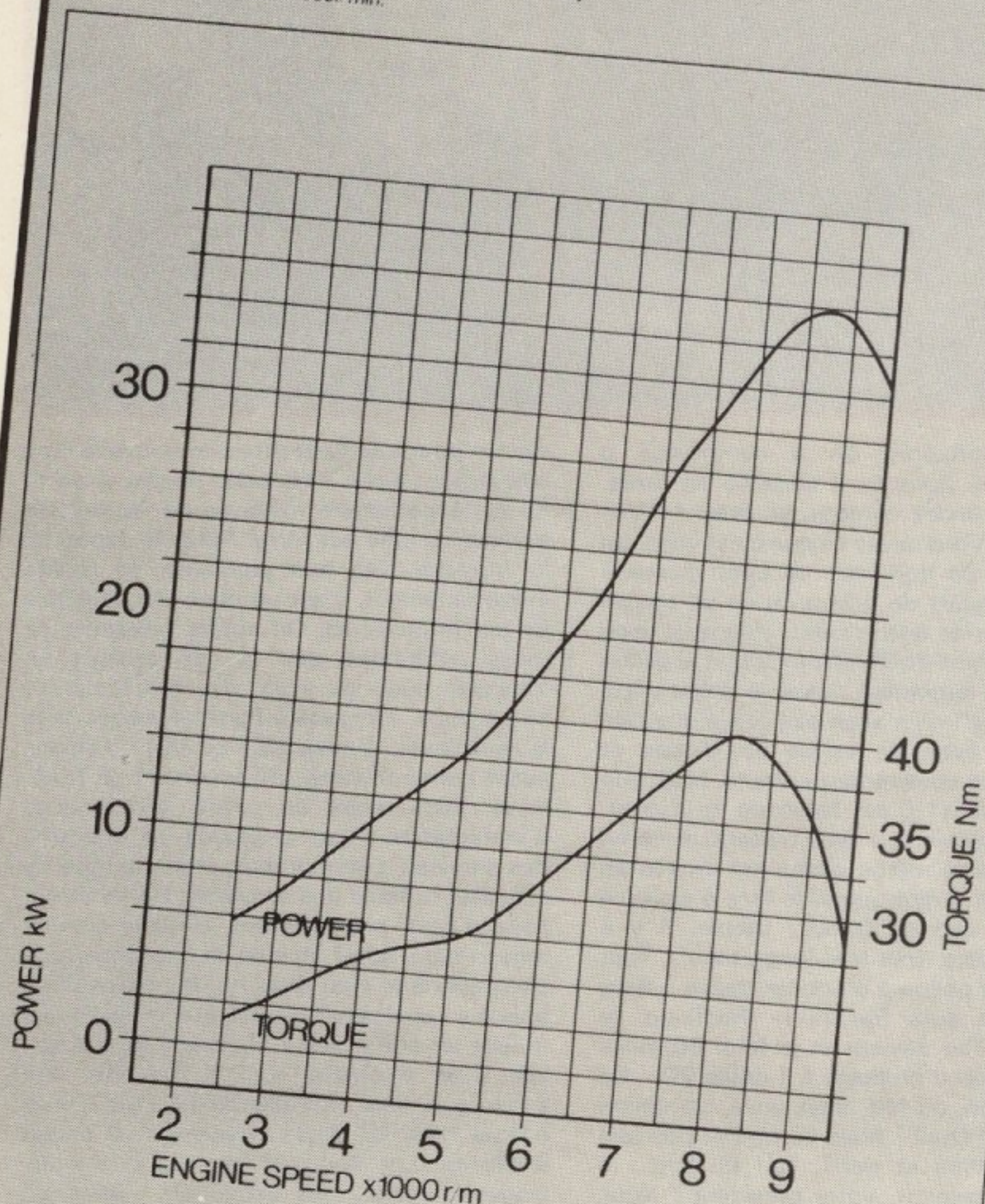
(Photos techniques M. Mothré)

YAMAHA

YAMAHA RD 350

PERFORMANCE CURVE

MAX kW: 35.9kW/8500r/min. (49hp DIN/8500r/min)
MAX TORQUE: 40.0Nm/8500r/min.



FICHE TECHNIQUE

Marque : Yamaha

Modèle : RD 350 LC

MOTEUR

Type : Bicylindre 2 T refroidi par eau

Embiellage : vilebrequin démontable

Cylindrée : 347 cm³

Alésage X Course : 64 x 54 mm

Rapport volumétrique : 6,2 à 1

Puissance maxi : 47 cv à 8500 t/mn

Couple maxi : 4,1 mkg à 8000 t/mn

Alimentation : 2 Mikuni Ø 26 mm, clapets

Lubrification : Autolube

Démarrage : Electronique CDI

Génératrice : Volant magnétique 190 W

Phare : 60 W

Transmission primaire : Pignon taille hélicoïdale

Rapport : 2,870

Embrayage : Multidisque à bain d'huile

Boîte de vitesses : 6 rapports

Etagement : 1^{er} : 2,571 2 : 1,778 3 : 1,318

4 : 1,083 5 : 0,962 6 : 0,889

Transmission secondaire : par chaîne

Rapport : 2,438 à 1

PARTIE CYCLE

Cadre : Double berceau

Angle de chasse : 27°10'

Chasse : 102 mm

Fourche : Téléhydraulique de 140 mm de débattement

Suspension arrière type monocross amortisseur à gaz (azote)

Freins : AV double disque de Ø 267 mm

AR Tambour Ø 280 mm

Roues et pneus : AV 300/18

AR 350/18

Poids : 143 kg à sec 161 kg avec les pleins

Répartition : 75 à l'AV et 86 à l'AR

Réservoir d'essence : 16 litres

Prix : TTC clés en mains 13179 F

Importateur : Sonauto 97 rue du Moulin de cage 92230 Gennevilliers Tél : 790.63.50.