

594
9F

MOTO

JOURNAL

VITESSE
LES ECURIES 83

ESSAI 600
DUCATI TL

PREMIERE
MONDIALE
AU GUIDON DE
LA NOUVELLE
YAM RDLC

PERMIS
LE POINT
SUR LA REFORME

M 2042 - 594 9,00 F

3 MARS 1983 : Suisse 4 FS



**PRISE
DE
CONTACT**

**350
YAMAHA
RDLC**



EXCLUSIF

La moto que nous avons pu essayer n'avait pas encore la décoration définitive, mais l'essentiel est là : c'est bien encore la 350 LC mais en à la fois plus civilisé et plus performant. Ça promet...

MERCI MONSIEUR PLUS

Pour ceux qui commençaient à se lasser de nos essais exclusifs de 4 cylindres double arbre, enfin un peu de variété : le symbole même de la résurrection du 2 temps sportif a subi cet automne un profond remaniement et nous l'avons essayé pour vous.

par D. Ganneau photos J. Bussillet

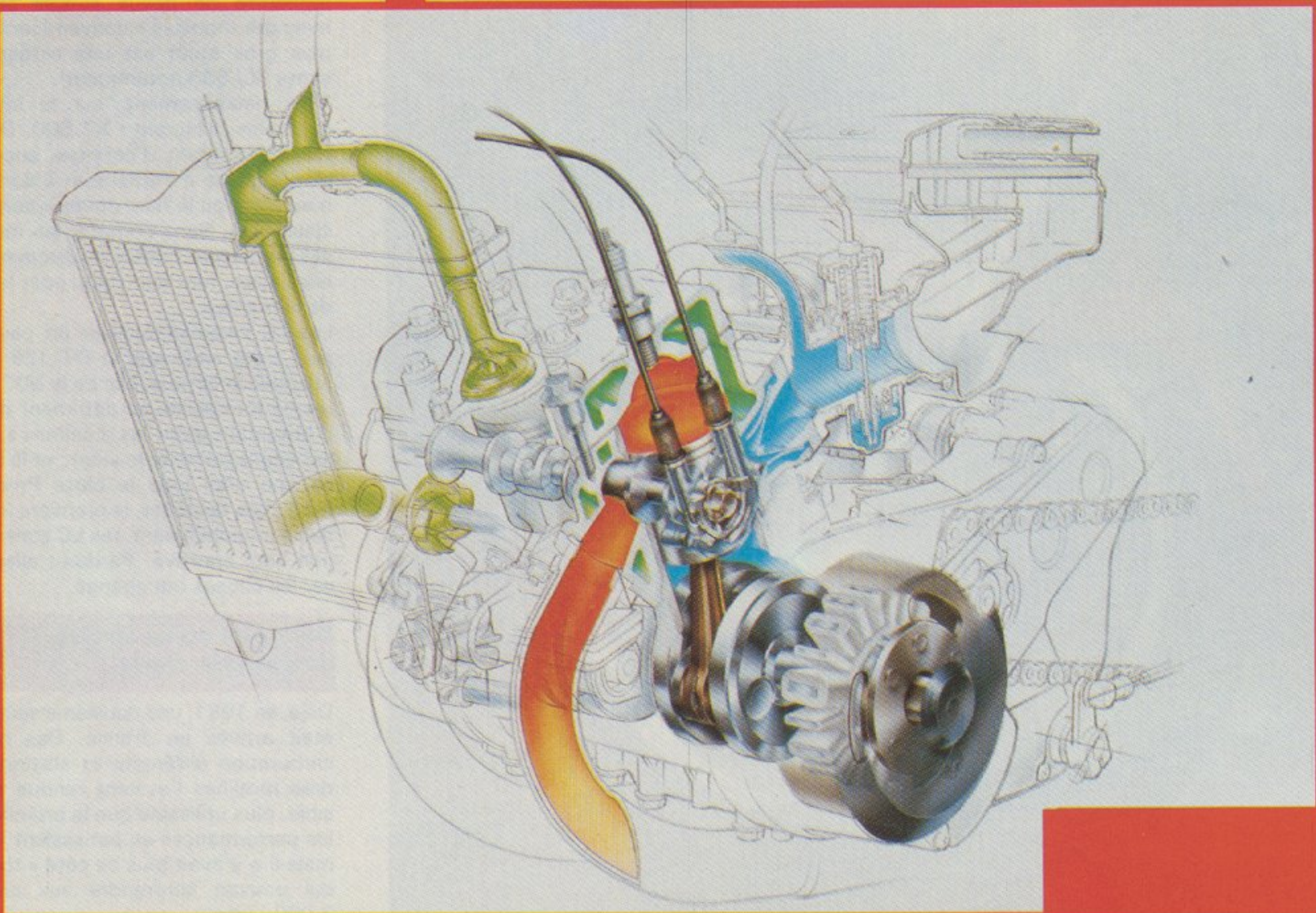
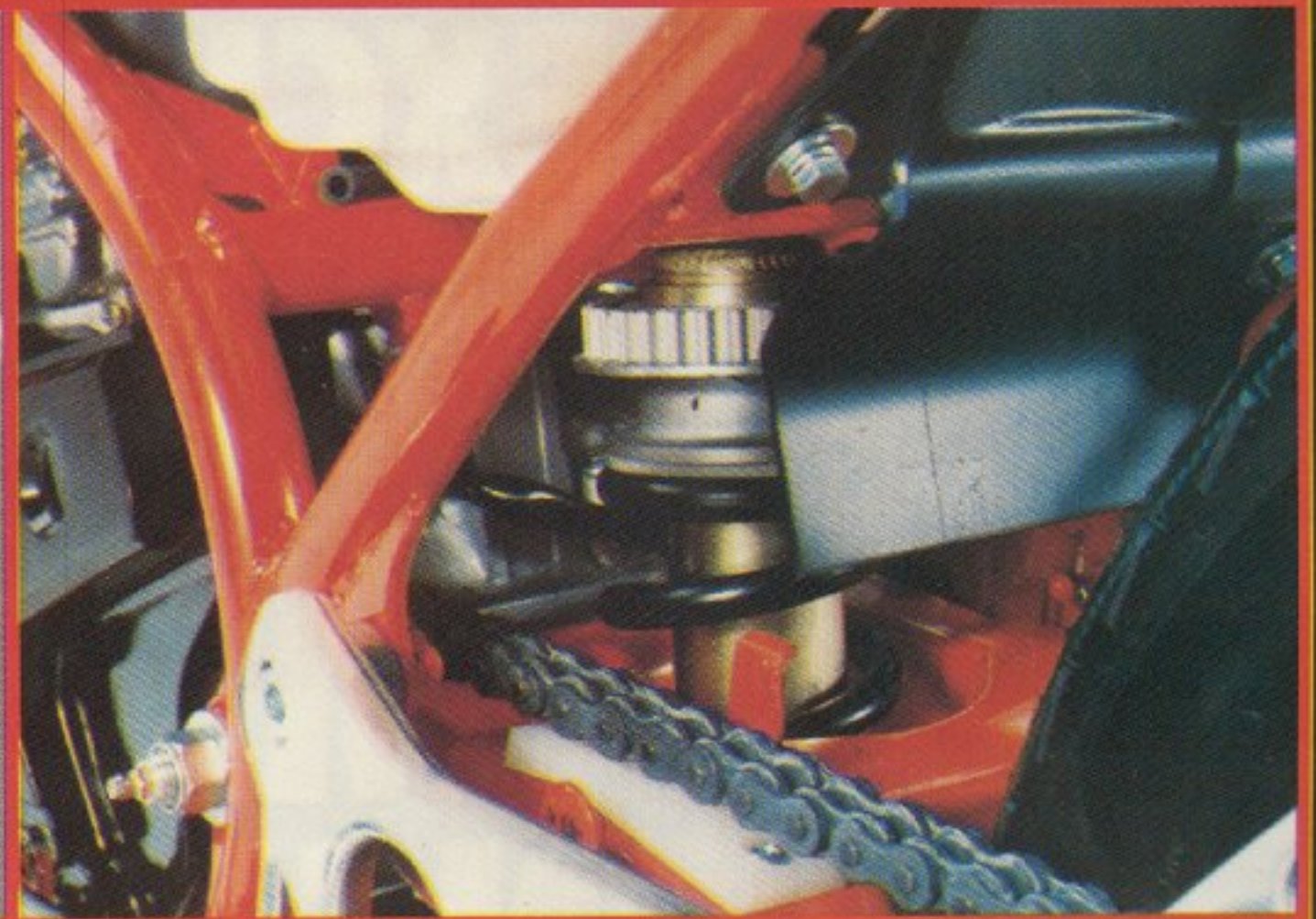
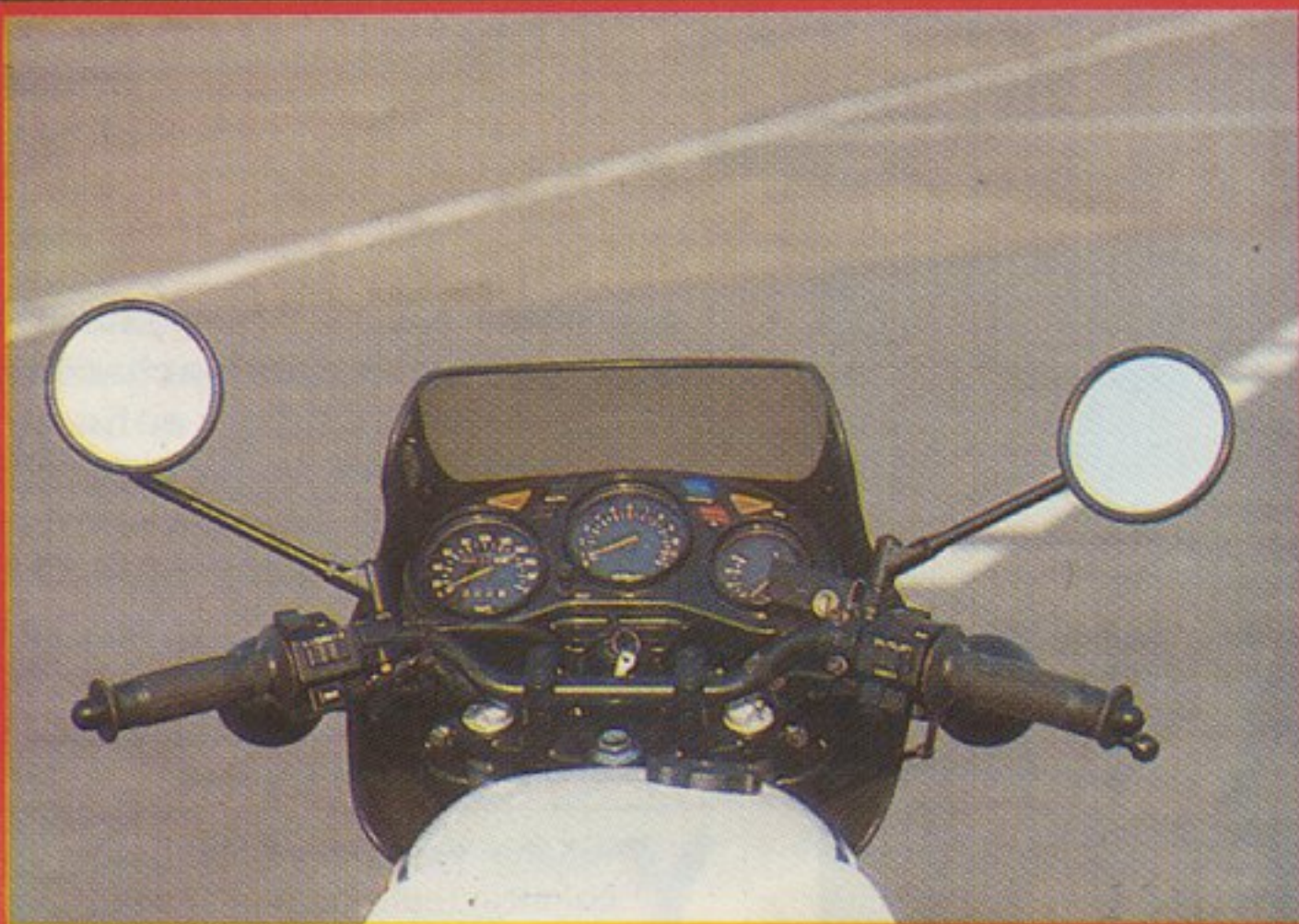
Yamaha est, parmi les quatre grands constructeurs japonais, celui qui vit le plus dangereusement : c'est de cette firme que sont nées les motos les plus osées, les plus audacieuses de la dernière décennie. D'accord le 4 cylindres, le V4, la Gold-Wing, la CBX, la CX ou le petit mono CBS sont des créations Honda ; mais la palme du courage commercial revient cependant à Yamaha, qui avec des moyens inférieurs n'a jamais hésité à lancer une moto susceptible de défricher des marchés jusqu'alors inexplorés. Cette large ouverture d'esprit ne va pas néanmoins sans bavures : la XS 500, aux lignes futuristes, les XV 750, TR1 et plus près de nous XZ 550 n'ont pas laissé de bons souvenirs à ceux qui furent chargés de les vendre. C'est là un des risques que prennent les défricheurs : on ne sait jamais jusqu'où oser, on va trop loin ou pas assez, la définition de la moto reste floue, ne cadre pas avec le marché (flou lui-même) qu'on envisageait, et c'est le bide. De tels précédents pourraient décourager, surtout quand par ailleurs on rencontre de beaux succès commerciaux avec des modèles « conventionnels » dont le plus gros atout est une esthétique séduisante (XJ 650 notamment).

Mais heureusement, sur le lot, quelques exemples rassurent : XT 500, DT 125 MX, XS 650, autant d'énormes succès qui ont plus apporté à Yamaha et à son image que n'auraient pu le faire douze « bonnes ventes » classiques. Sans compter les motos promises par nature à diffusion restreinte mais qui, elles aussi, font beaucoup pour la renommée de la marque.

Les LC jusqu'ici jouaient un peu ce dernier jeu : c'est ainsi que la DT 125 LC n'a pas retrouvé le large public de la MX, privilégiant les performances au détriment de la facilité d'utilisation (pour les « calmes », la XT 125 est venue combler le vide) ; et la RD 125 LC, de son côté joue la carte Promosports à fond : pas de doute, la première 350 LC avait lancé le mouvement, les LC sont réservées à une élite sportive. Pardon : elles l'étaient ; car les choses ont changé.

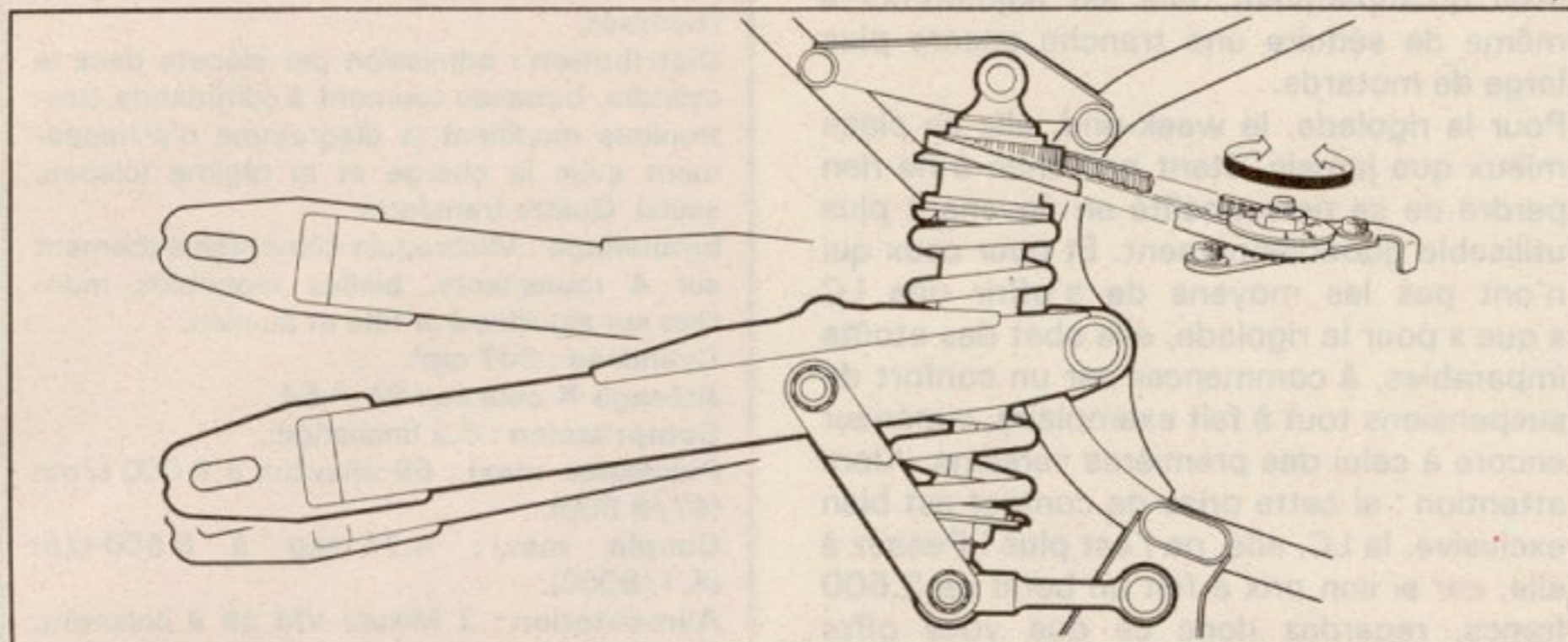
On aurait pu se douter de quelque chose

Déjà, en 1981, une deuxième série de 350 LC était arrivée en France. Des réglages de carburation différents et surtout des cylindres modifiés l'avaient rendue plus accessible, plus utilisable que la première version : les performances en patissaient légèrement, mais il n'y avait plus ce côté « tout ou rien » qui pouvait surprendre aux alentours de 6 000 t/mn.



Le tableau de bord, comme celui de la XJ 900, comprend trois grands compteurs : le thermomètre d'eau aurait pu prendre moins de place. Il n'y a pas de pont d'équilibrage entre les deux bras de fourche, qui comportent chacun une valve. Les poignées sont d'un nouveau modèle, en caoutchouc souple, et les commodos, avec l'appel de phare sur l'avant (actionnable par l'index gauche) sont ceux des récentes 400 et XZ 500. Le bouchon de réservoir provient du précédent modèle.

La suspension arrière reprend le principe... Honda ProLink : c'est probablement le moins encombrant actuellement. Le ressort n'est pas réglable, et l'amortisseur n'est réglable qu'au moyen d'un outil (fourni) et après dépose du cache latéral droit. Une courroie crantée assure la transmission jusqu'à la couronne d'amortisseur.



Le premier contingent de LC arrivera en bleu, priorité à la Coupe, mais les suivants laisseront le choix entre rouge, sportif, et noir, plus cosu.

La mutation fut très discrète (rien ne différenciait extérieurement les deux modèles) et la LC garda sa réputation de moto exclusive, de petite bombe réservée au baston dominical et inadaptée à un usage quotidien.

Pour ceux qui sont donc au courant de ce « premier pas », la LC 83 ne sera finalement qu'une demi-surprise ; mais n'anticipons pas !

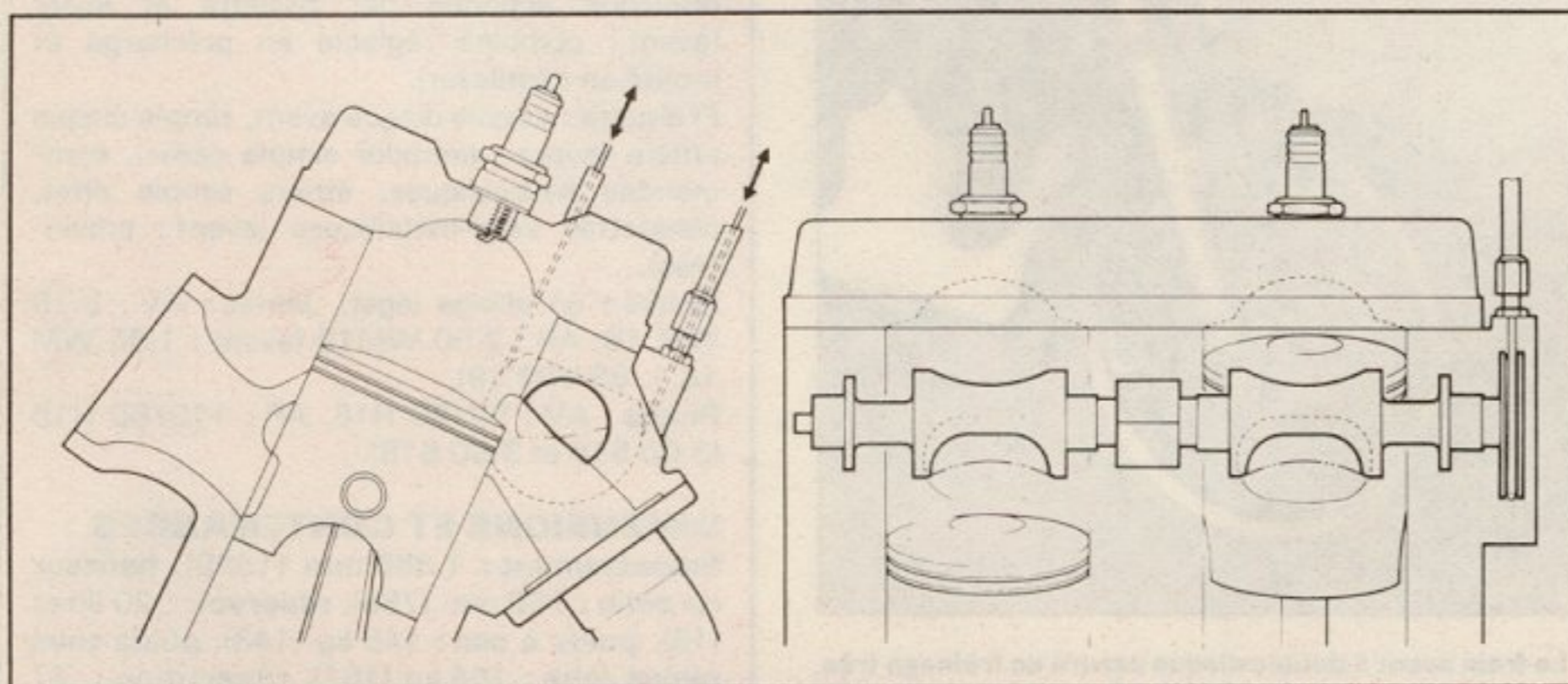
De l'extérieur, l'évolution est habile : ça sent la LC à plein nez, on reconnaît l'air de famille... mais tout est différent. L'esthétique est tout à fait dans le ton 83, réservoir triangulaire posé sur le cadre, sabot-moteur et robinet d'essence intégré ; et l'on appréciera les tubes de fourche de plus gros calibre et la nouvelle suspension arrière, deux postes justement critiqués sur les précédentes séries. Contrairement à Honda pour sa MVX (MJ 589) ou Suzuki pour sa RG Gamma (MJ 593), Yamaha n'a pas voulu faire de sa LC 83 une sportive exclusive et n'a pas sacrifié aux silencieux rapportés : cette moto conserve donc une touche d'élégance bourgeoise que l'ensemble de son équipement ne dément pas ; et vous pourrez même l'avoir en noir, comme une vraie Golf GTI !

Côté mécanique, si la lecture de la fiche technique ne fait apparaître de différence importante, il ne faut pas s'y fier : à part les

segments, aucune pièce n'est reprise de l'ancien moteur ! Un détail néanmoins met la puce à l'oreille : si la moto revendique une puissance de 25 % supérieure aux premières versions, les carburateurs n'ont pas changé de calibre : gage de souplesse ? Toujours est-il que, de leur côté les boîtes à clapets ont bien grossi : le potentiel de « gonflage » de ce bloc, a priori, va probablement tenter quelque préparateurs...

Terrain de connaissance

En enfourchant cette nouvelle monture, la première impression est de la trouver moins volumineuse que la première version. Le réservoir contient pourtant 4 litres de plus, mais il est plus long — donc plus fin — et profite habilement du dessin du nouveau cadre. Quant au guidon, il est plus étroit, un poil plus bas, et ses branches tombent moins aux extrémités, bref, on est sur une petite moto. En revanche, comme sur la plupart des motos 83, on est assis relativement en arrière, et si les repose-pieds ont suivi le mouvement, le tableau de bord (assez volumineux) n'en paraît que plus reporté sur l'avant. Enfin, la selle pourrait être un peu plus basse : par rapport au gabarit général de la moto, on se sent en effet un peu perché.



Le boisseau à l'échappement baptisé YPVS vient obstruer la lumière d'échappement à moyen régime et la libère au-delà. Sa commande desmodromique par câble est gouvernée par un boîtier électronique. A chaque fois que l'on met le contact, le boisseau est actionné, tourne deux fois sur lui-même, pour dégommer d'éventuels calaminages.

Si ce matin vous êtes tombé du lit, miss LC vous le fera discrètement remarquer : à peine a-t-on tourné la clé de contact en effet qu'à la façon d'une brosse à dents, le boisseau d'Ypvs effectue deux-trois aller-retours furtifs. Cette procédure — automatique — est parait-il destinée à débarrasser le conduit d'échappement des résidus de calamine qui auraient pu se former depuis votre dernière virée. Si cela n'a pas suffi à vous réveiller, la LC, magnanime, fera un dernier effort : il n'est en effet plus besoin de replier le repose-pied droit pour kicker. Tous ceux qui, en 15 jours d'utilisation, avaient vu s'affaisser leur repose-pied apprécieront le progrès de la nouvelle mouture.

Un coup de savate négligent suffit à lancer le moteur, et le bruit des échappements (merci le refroidissement liquide qui évite qu'il soit couvert par un bruit d'ailettes) vous remet en mémoire tous les bons moments passés en compagnie de la grande sœur : il n'a pas changé.

Citadine de choc ?

Bon alors, 47 plus 12 égale 59 chevaux : je redoute d'avoir à sortir de Paris avec ma TZ. D'accord y'a un phare, une plaque et des bons silencieux mais quand même, le pen-sum de la première version est encore tout frais dans ma tête. Je décolle avec précaution, mais au deuxième feu rouge j'ai compris : à 3 000 tours, on peut lâcher l'embrayage, plus besoin de faire cirer, **ça roule**. Jusqu'à l'autoroute, je ne vais pas arrêter de jouer avec cette nouvelle souplesse : sans aller jusqu'à dire que le petit twin (de 350 cm³ n'oublions pas) a le couple d'un gromono, on peut désormais avec lui rouler sagement en ville, sans se faire griller au feu vert par les Solex. Et apparemment les bougies semblent très bien supporter de rouler pépère sous 6 000 t/mn. Bien sûr, pour faire vraiment fort en ville, il faudrait un guidon un peu plus haut et large qui masquerait totalement la petite lourdeur en tête de fourche (le phare est fixé assez loin en avant) et surtout rendrait la maniabilité de ces 150 kilos encore plus diabolique, mais on ne va pas pinailler : le moteur est déjà très coopératif, pour le reste, voyez Carte Orange.

Quinze pour moi

Il ne s'agit pas là du jeu des barbus, mais simplement d'exprimer qu'une fois gagnée l'autoroute, l'affaire est vite étendue : là où la première version devait se contenter de 160 compteur (position assise et ample combinaison de pluie), la LC 83 prend allègrement 175 aux alentours de 9 500 tours. C'est bien simple : bien que tirant une dent de plus en sortie de boîte, elle prend cinq cents tours de plus que l'ancienne, tout en ne s'écroulant pas au moindre faux-plat. Autant dire qu'en duo et sur longs parcours la LC 83 ne sera pas aussi souvent prise en défaut que sa grande sœur, le souffle est là, merci.

A ces allures, le confort est très correct : certes, le petit saute-vent a du mal à se prendre pour un vrai carénage, il ne soulage guère que le buste et ne protège pas des intempéries, mais les vibrations (apparues vers 6 500 tours) demeurent supportables, et surtout le confort est exemplaire ; mais nous allons en reparler.

Les grandes courbes sont avalées plus nettement qu'auparavant, et si les suspensions

très souples semblent encore manquer un peu d'amortissement, la rigidité tant de la fourche que du bras oscillant ne devrait plus désormais être critiquée. On regrettera cependant que le réglage de la suspension arrière possible uniquement en amortissement nécessite la dépose du cache latéral droit et l'emploi d'un outil : Suzuki a fait nettement plus intelligent.

Docteur Jekyll : un à zéro

Mais bon, on n'achète pas la LC pour jouer les VRP. Alors quittons l'autoroute pour son terrain de prédilection, la départementale. Bien sûr, lors de cette courte prise de contact, il ne nous a pas été possible d'exploiter pour de bon la moto, mais on peut sans gros risque parier que son efficacité est toujours aussi redoutable. J'insinuerai même qu'elle est devenue supérieure, ne serait-ce qu'en raison d'un moteur beaucoup plus exploitable et mieux encadré. La progressivité de ce moteur est en effet étonnante : bien sûr, on sent que vers 6 500 tours, « il se passe quelque chose », et de fait il convient toujours de rester au-dessus de ce régime pour bien profiter des reprises en sortie de virage. Mais si pour une raison quelconque vous vous retrouvez par hasard sous cette barre, et sur route ouverte les occasions sont nombreuses, vous ne resterez pas pour autant sur place, et vous ne risquerez pas un accès de violence soudain de la part du moteur lorsqu'il repassera le régime fatidique : la charnière des 6 000, si redoutable sur la première LC, n'est plus, et vous pourrez vous en féliciter dans des conditions d'adhérences difficiles ou tout simplement dans un moment d'inattention. La nouvelle LC accepte d'être simplement conduite, elle ne réclame plus comme avant d'être en permanence pilotée. Réclamant donc moins de concentration dans la bonne exploitation de son moteur, elle autorise le report de votre attention sur la qualité de la trajectoire, ou tout simplement sur les conditions de la route : c'est tout au bénéfice de l'efficacité... et de la sécurité.

Quant à ceux qui cependant craindraient une LC trop « aseptisée », trop « assagie », qu'ils se rassurent : s'il est vrai que la « 59 chevaux » est moins impressionnante à conduire que la première « 47 chevaux », il ne faut surtout pas en déduire qu'elle est devenue terne et triste : on a vite fait de transférer son enthousiasme des débordements intempestifs de puissance vers d'autres chapitres ; la belle homogénéité de l'ensemble de la moto par exemple.

Les freins étant restés ce qu'ils étaient (bien que ceux de notre machine d'essai aient encore un peu manqué de rûdage), la partie-cycle — fort modifiée il est vrai — a semble-t-il bien encaissé l'accroissement de puissance, et il faudra attendre un essai plus intensif pour parvenir à la mettre en défaut. Il n'y a pas de secret, 150 kilos sur deux-roues vous offriront toujours une efficacité et une agilité incomparables sur route ouverte, qu'ils aient choisi l'option trail ou non. Et quand comme ici ces 150 kg vous délivrent, en prime, des performances aussi agréablement « vécuës », il y a de quoi jeter au feu toutes ces 1100 qui se prennent au sérieux, vous forcent à jouer les gros bras, vous frustreront juste au moment où ça pourrait devenir rigolo et ne vous pardonnent rien.

Performante et civilisée

Oui décidément, toujours aussi désespérément unique dans son créneau après trois ans de carrière (en attendant, pas avant au moins un an, une hypothétique Honda MVX 400), la 350 LC dans sa version 83 devient plus performante et franchement plus civilisée qu'auparavant, elle est aujourd'hui à même de séduire une tranche encore plus large de motards.

Pour la rigolade, le week-end, elle se place mieux que jamais, étant parvenue à ne rien perdre de sa personnalité en devenant plus utilisable quotidiennement. Et pour ceux qui n'ont pas les moyens de s'offrir une LC « que » pour la rigolade, elle abat des atouts imparables, à commencer par un confort de suspensions tout à fait exemplaire, supérieur encore à celui des premières versions. Alors attention : si cette prise de contact est bien exclusive, la LC, elle, ne l'est plus ! Pensez à elle, car si son prix a fait un bond de 2.500 francs, regardez donc ce que vous offre aujourd'hui la concurrence pour 19.500 francs : une 400-4 cylindres plus lourde et plus pointue ? Une 500 banale ? Une 650 chopper ? A votre place je n'hésiterais pas ; surtout après avoir consulté les tarifs d'assurances...

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Essais première version : MS 463-478

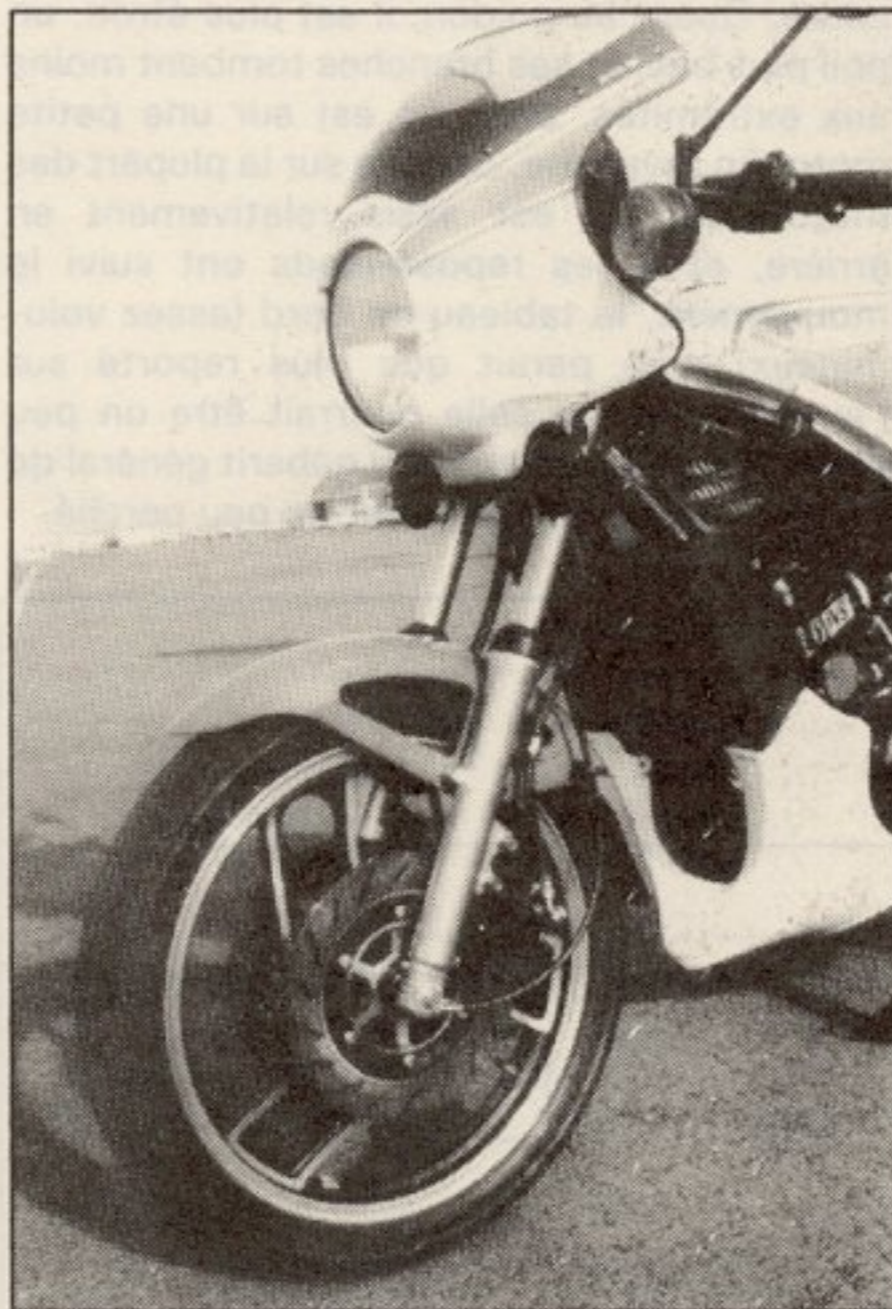
Importateur : Sonauto-Yamaha, 1, avenue du Fief, Z.A. Les Béthunes, Saint-Ouen l'Aumône, BP 479, 95005 Cergy-Pontoise Cedex, tél. : (3) 037.92.62.

Garantie : 1 an pièces et M.O

Coloris : blanc avec décors et cadre rouges, blanc avec décors bleus et cadre noir, ou noir.

Disponibilité : début avril en bleu.

Prix : 19.405 francs clés en mains.



Le frein avant à double disque assure un freinage très efficace. A noter que l'anti plongée, gadget cher devenu quasi indispensable sur les grosses cylindrées n'a pas encore atteint la RDLC. Sans doute une amélioration pour un futur modèle encore amélioré.

FICHE TECHNIQUE

Modèle : Yamaha RD 350 LC 83 (entre parenthèses, ancienne LC, essayée dans MJ 463).

MOTEUR

Type : 2 cylindres 2 temps transversal refroidi par eau. Plan de joint horizontal, cylindre chemisés.

Distribution : admission par clapets dans le cylindre, boisseau tournant à commande électronique modifiant le diagramme d'échappement avec la charge et le régime (clapets seuls). Quatre transferts.

Embiellage : Vilebrequin démontable tournant sur 4 roulements, bielles monobloc montées sur aiguilles à la tête et au pied.

Cylindrée : 347 cm³.

Alésage X course : 64 X 54.

Compression : 6,2 (inchangé).

Puissance maxi : 59 chevaux à 9 000 t/mn (47/8 500).

Couple maxi : 4,74 mkg à 8 500 t/m (4,1/8000).

Alimentation : 2 Mikuni VM 26 à boisseau, filtre à air mousse.

Lubrification : séparée pour le moteur, avec 1,6 litre, par barbotage pour la boîte avec 1,7 litre.

Démarrage : par kick primaire.

ELECTRICITE

Générateur : alternateur 190 watts, batterie 12 V 5,5 Ah.

Allumage : à décharge de condensateur.

Eclairage : projecteur H4 60/55 W.

TRANSMISSIONS

Primaire : par engrenage à taille oblique, rapport : 23 X 66 (inchangé).

Embrayage : multidisque en bain d'huile, commande externe (interne).

Boîte de vitesses : à 6 rapports, vit. th. à 9000 t/mn.

1^{re} : 14 X 36, 34,6 % (id.) 63,5 km/h.

2^e : 18 X 32, 50 % (id.) 91,8 km/h.

3^e : 22 X 29, 67,5 % (id.) 123,9 km/h.

4^e : 24 X 26, 82,1 % (id.) 150,7 km/h.

5^e : 26 X 25, 92,4 % (id.) 169,6 km/h.

6^e : 27 X 24, 100 % (id.) 183,6 km/h (avant à 8500 : 173,9 km/h).

Secondaire : par chaîne à joints toriques, au pas de 15,9 mm. Braquet : 17 X 39 (16 X 39).

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire continu. Moteur oscillant sur silent-bloc, colonne de direction sur cuvettes de billes, bras oscillant sur aiguilles (bagues). Chasse : 96 mm, angle de chasse : 64° (102 et 62°50).

Habillage : saute-vent et sabot moteur.

Suspensions : AV : fourche téléhydraulique à assistance pneumatique (avant : sans air). AR : combiné ressort-amortisseur réglable en hydraulique actionné par biellette et levier (avant : combiné réglable en précharge et monté en cantilever).

Freinage : double disque avant, simple disque arrière (avant : tambour simple came), commandes hydrauliques, étriers simple effet, plaquettes semi-métalliques (avant : amiantées).

Roues : en alliage léger. Jantes : AV : 2.15 WM 18, AR : 2.50 WM18 (avant : 1.85 WM 18, 1.85 WM 18).

Pneus : AV : 90/90 H18, AR : 110/80 H18 (3.00 S18 et 3.50 S18).

DIMENSIONS ET CONTENANCES

Empattement : 1.385 mm (1365), hauteur de selle : 790 mm (785), réservoir : 20 litres (16), poids à sec : 145 kg (143), poids tous pleins faits : 164 kg (161), répartition : 77 + 87 (75 + 86).