

le monde de la

AVRIL 84
15 FF - 100 FB - 5 FS

moto

2 POSTERS

M 2160 - 111 - 15 F

TROIS HONDA EN ISLANDE

YAM 350 RDLC

BFG + DBS

CE QUE JE PENSE DE MA MOTO

YAMAHA RDLC 350

La série n'est pas finie, on continue par la 350. Il nous a semblé intéressant de vous donner aussi la 250. Vous la lirez le mois prochain.

Présentation

Accroupi près de la LC, je regarde le moteur, en écoutant d'une oreille inattentive les conseils du mécano, pressé, je lui demande la clé, je mets le contact, « Bzz, Bzz », c'est le premier contact avec la moto, les boisseaux à l'échappement de l'YPVS, font plusieurs aller-retour, pour éliminer toutes traces de calamine. Sympa non !

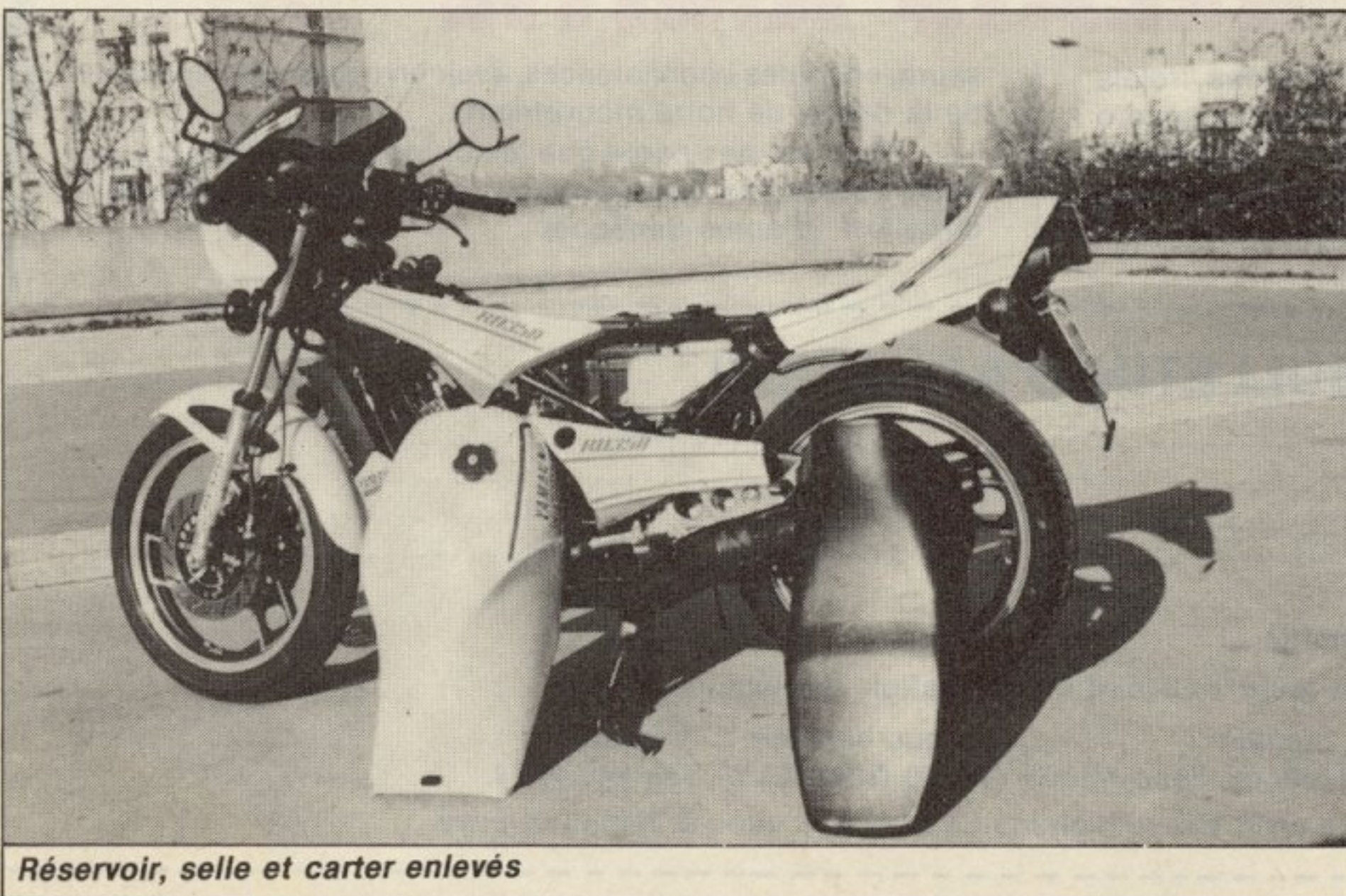
Presque instinctivement, je cherche le bouton du démarreur, point de tout cela, la bête démarre au kick, une légère pression du pied sur celui-ci permet de faire craquer le petit bicylindre, qui vous distille immédiatement, une douce valse pour casseroles et petites cuillères. Le moteur tient très bien le ralenti, et ne met que peu de temps pour atteindre sa température normale de fonctionnement, en effet, le circuit de refroidissement est équipé d'un thermostat. L'aiguille du thermomètre monte donc très vite tout près du rouge puis chute dans les zones beaucoup plus acceptables.

Je débéquille, la première impression est de me sentir assez haut perché, mais ceci n'est en rien gênant.

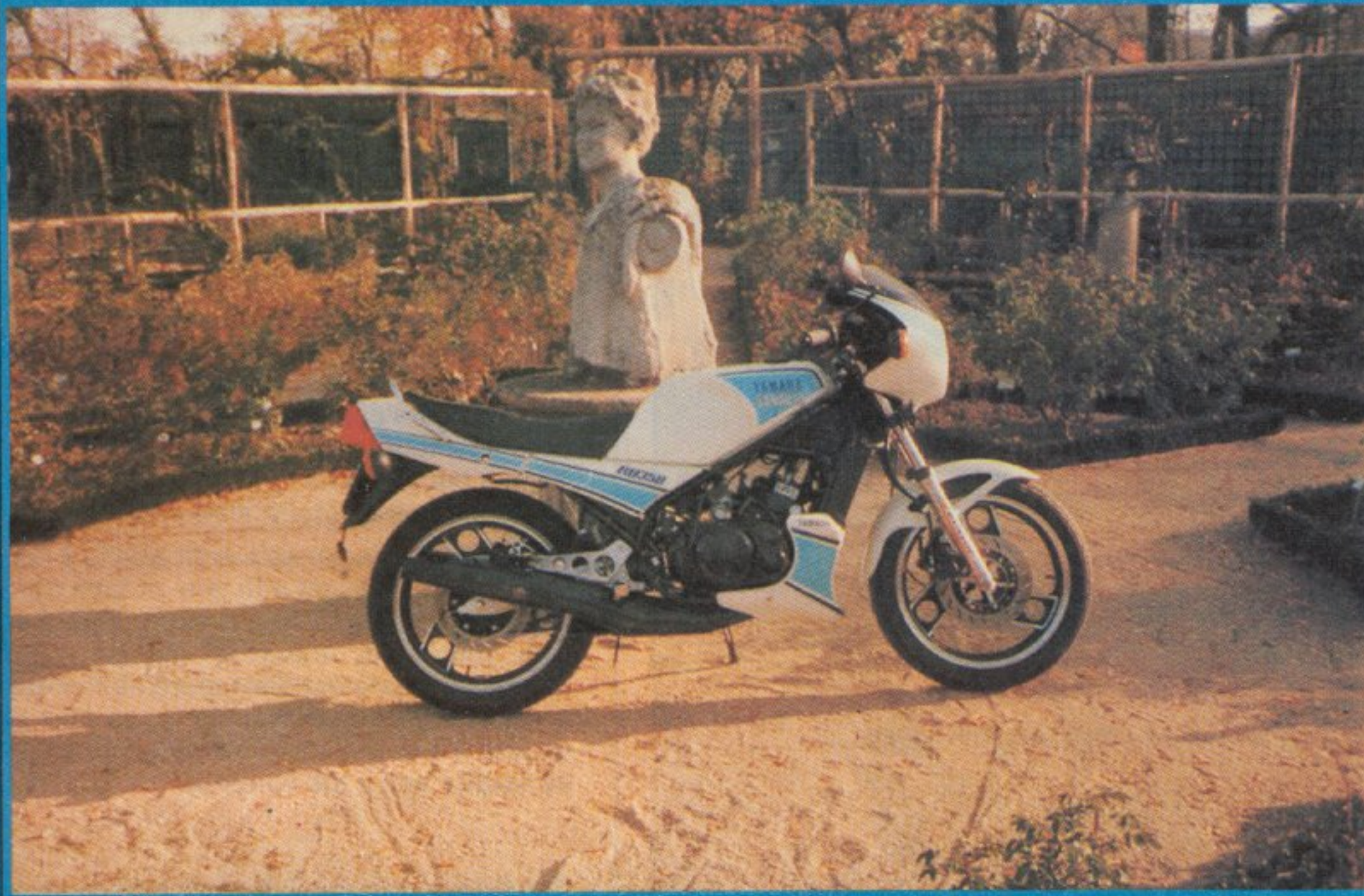
Les repose-pieds sont très loin en arrière, ce qui fait qu'à priori, j'ai plutôt tendance à reposer mes pieds sur le sélecteur et la pédale de frein. Le guidon est lui aussi assez éloigné, cette position de conduite apparemment insolite se révélera parfaite sur la route, pour rouler vite et longtemps. En effet, vous prenez instinctivement une position un peu penché, sans pour cela être continuellement en appui sur les poignets, de plus le réservoir est évidé au niveau des genoux, cela permet de bien « sentir » la moto.

Mise en route

Ne connaissant pas la moto, et la prudence étant la mère de tous les vices (c'est



Réservoir, selle et carter enlevés

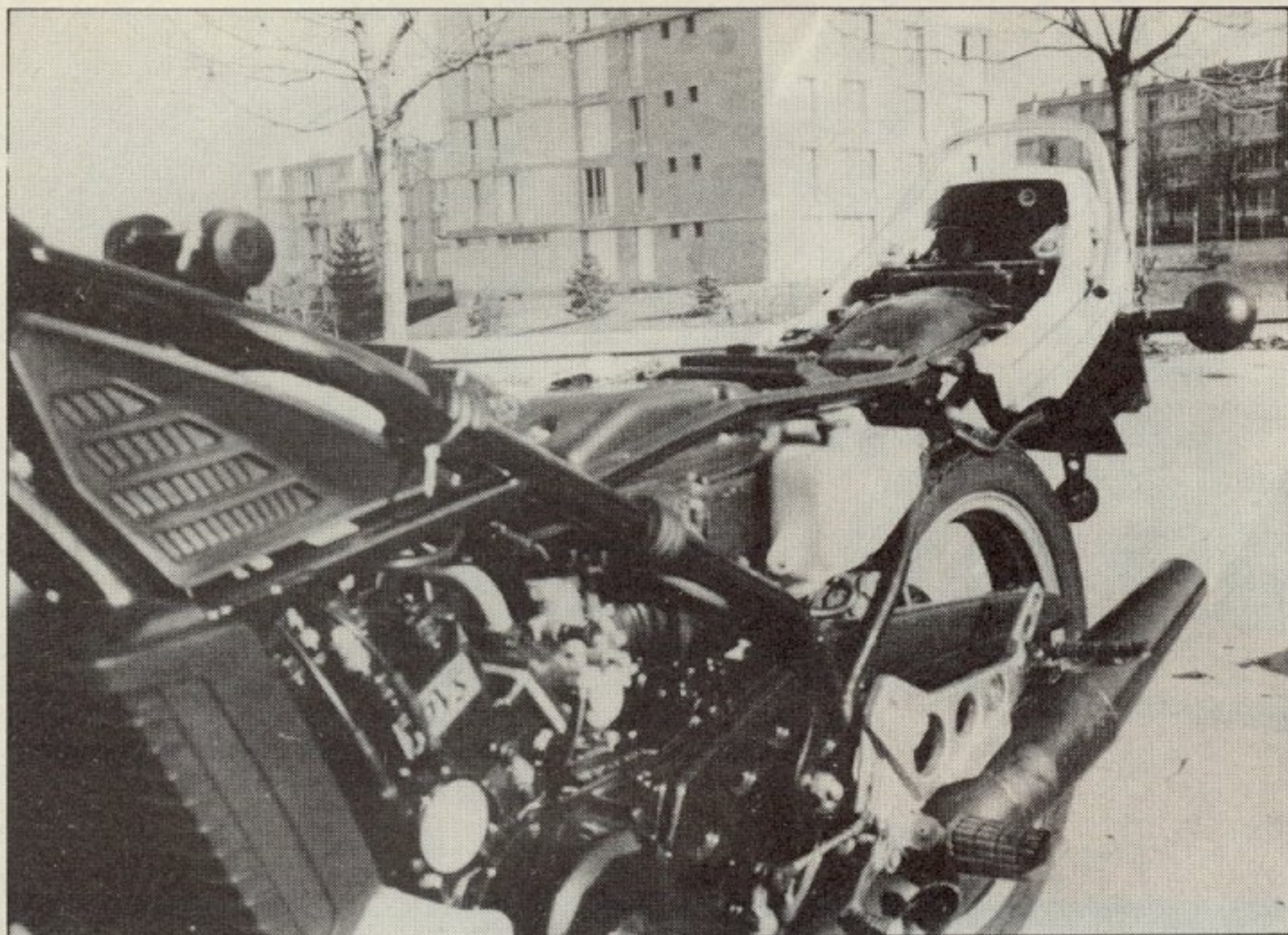


**YAM
350
RDLC**



**YAM
350
RDLC**





Notez le diamètre important des tubes du cadre

bien cela, n'est-ce pas ?), je démarre quasiment sur le régime du ralenti, la moto ne veut pas décoller, bon, je stoppe et je recommence en faisant crier à 3 000 tr/mn. Cette fois-ci, elle part franchement, pour atteindre assez rapidement 6 000 tr/mn, je passe alors la seconde et la troisième en me dirigeant vers la sortie. La boîte de vitesses est douce et précise et la course du sélecteur idéale. Il n'y a juste que le point mort qui fait des siennes (Oh, oh) et au début, vous risquez de cafouiller un bon moment entre la 1^{re} et la 2^e.

J'arrive au premier feu à petite vitesse, (70 km/h) et là, je suis surpris par la décélération que procure les freins, malgré la très faible pression appliquée, et cela ne se démentira pas pendant tout l'essai. Ces freins sont à la fois puissants, très puissants, progressifs tout en ayant beaucoup de mordant et surtout on ressent très bien le moment où ils vont bloquer. Plus tard, je ferai même un test : 160 km/h compteur, une longue longue ligne droite devant et derrière moi. Je scrute un long moment dans les rétroviseurs, rien aucun véhicule ne me suit, aussi loin que je puisse voir, je freine, pas un petit freinage, histoire de se ralentir, un vrai et tout, exactement le même que vous feriez, lorsque vous roulez tranquillement 100 bornes au-dessus de la limitation de vitesse, et que vous apercevez un Mesta 206 (Radar) ; la moto se met en appui sur l'avant : les aiguilles du compteur, et du compte-tours "tombent" et j'ai vraiment l'impression que le paysage me double, comme si un élastique me tirait en arrière, exceptionnels ces freins, ils le sont. De plus le levier de frein est équipé d'une vis qui permet de le régler plus au moins dur.

Premières impressions

J'apprendrai par la suite à faire de superbe "Runs", il faut se pencher sur le guidon et ne pas faire crier excessivement

(7-8 000 tours/mn) et si possible avoir un poids de corps important (moi-même : 79 kg, 1,84 m), de toute façon, les départs canon demandent une attention certaine.

Je roule à 140 km/h, et je m'aperçois presque avec étonnement que la pression du vent est très faible. Ceci est dû à la position de conduite bien-sûr, mais aussi à l'appoint du tête de fourche, qui malgré ses faibles dimensions protège efficacement le corps (à l'exception des mains) jusqu'à 160 km/h environ).

Une courbe se profile, je ralentis, et la passe à 120 km/h, j'ai l'horrible impression d'être à l'arrêt, je reprends ma vitesse de croisière (170km/h) et décide de ne pas couper à la prochaine courbe, je penche, je

YAM 350 RDLC (suite)

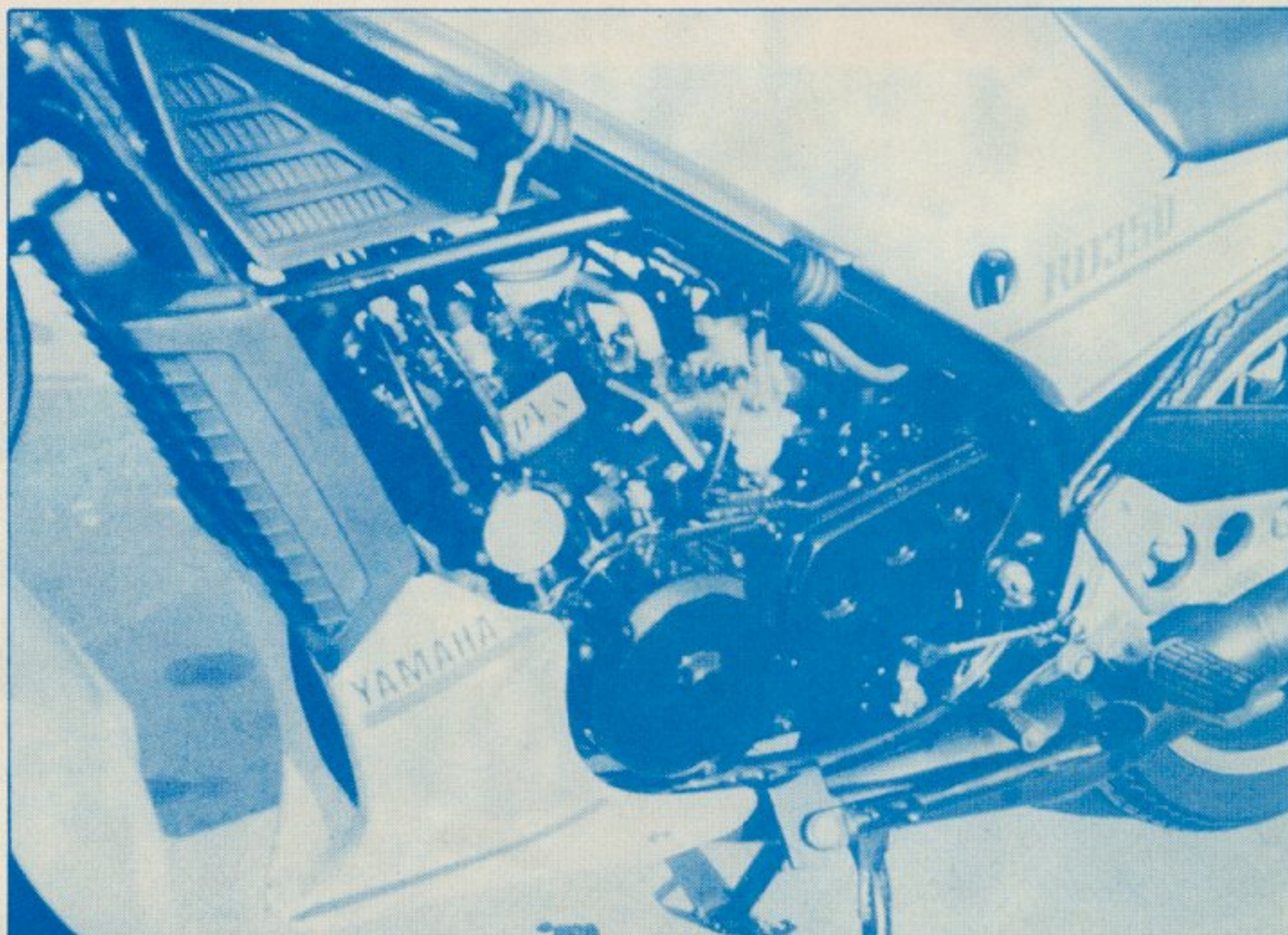
penche, l'avant se fait plus léger, mais la moto garde imperturbablement sa trajectoire, la tenue de route est vraiment prodigieuse, un rail (pub gratuite).

Quand la route est tourmentée, et recouverte d'un revêtement très moyen, l'arrière louvoie un petit peu, mais ça ne se répercute pas sur l'ensemble de la moto. Exceptionnellement la fourche commence à guider sur des gros trous ou bosses, mais sans que la trajectoire n'en soit affectée.

Arrivé en ville, je pensais avoir affaire à une moto toujours aussi efficace, et bien non. Bien entendu la moto est super légère et très maniable, mais le moteur bien qu'assez souple est désespérément creux en-dessous de 6 000 tours/mn, de plus la direction à tendance à tomber lorsque l'on se faufile entre les voitures.

Autres aspects pratiques

Le **Neimann** est sur la colonne de direction et non au contacteur (on a fait mieux depuis). Le **starter** est au carburateur et non au guidon, le remplissage du réservoir d'huile s'effectue en retirant la selle, qui est particulièrement em... à enlever. Il faut déposer le réservoir, pour rajouter de l'eau dans le circuit de refroidissement, l'**accroche-casque** unique est planqué sous le dosséret de selle, les **rétroviseurs** ne vibrent pas, mais leurs branches sont tellement courtes que l'on voit surtout ses propres épaules. Par contre, le **dosséret de selle** est équipé d'un petit coffre, le robinet d'essence à dépression. Le **tableau de bord** est magnifique, 3 cadrans, compteur, compte-tours et thermomètre plus sept voyants, 2 pour les clignotants, l'huile, le point mort et le plein phare ont chacun



Gros plan sur le moteur. On peut constater la faible épaisseur du radiateur par rapport à l'ancien modèle. Le mécanisme avec sa câblerie de l'YPVS.

YAM 350 RDLC (suite)

le leur, le septième me direz-vous ? Il est juste là pour la symétrie de l'ensemble. Le **compteur** est équipé d'un totalisateur kilométrique partiel, avec remise à zéro par bouton poussoir, et enfin, la manette de cliquotants est à rappel automatique.

Le confort

Le confort est excellent, la moto ne vibre pas, les suspensions font efficacement leur boulot et la selle est bien rembourrée, ma passagère et petite amie Catherine a moins apprécié. Sur route ça ne pose pas trop de problèmes, la selle est assez longue quoique pas très large, son revêtement n'est pas glissant et elle a un arceau pour se tenir, mais elle trouvait les cale-pieds, trop haut, trop en arrière et pas assez larges, de plus les échappements lui chauffaient les pieds. Où ça se complique, c'est en ville, car il est pratiquement impossible de démarrer décemment sans lever l'avant, inutile de préciser que Catherine n'appréciait pas particulièrement cet exercice. Sur autoroute, c'est un régal, on accélère, la moto part, par contre sur route le moteur pose un problème, en effet sous la barre des 6 000 tr/min (120 km/h en 6^e), j'accélère mais la moto reste complètement insensible à mon appel, et je devrais obligatoirement rétrograder, pour que le moteur soit au-dessus de 6 000 tr/mn, c'est affligeant.

Je dois quand même pondérer mon jugement, premièrement, ce n'est qu'une 3 1/2, deuxièmement ce défaut paraît encore plus chronique par le fait que le moteur a une pêche incroyable justement au-dessus de 6 000 tr/mn.

En ville, ce défaut est moins flagrant, car,

en général, on ne roule jamais sur les 2 ou 3 derniers rapports.

Performances

Maintenant que je vous ai bien fait baver, je vais quand même vous parler des performances, voilà ce que j'ai pu lire aux compteurs :

Position	km/h	Tr/mn
Assis en blouson de cuir	185	9 250
Couché en blouson de cuir	195	9 750

Couché en combinaison de cuir, on doit encore pouvoir gagner 10 km/h, ce qui ferait 205 km/h au compteur, compte tenu que le compteur doit être optimiste de 5 %, la 350 LC est vraiment valable sur route plane et sans vent, au moins 195 km/h chrono, qui dit mieux pour une 3 1/2. Il est à noter que même à ces vitesses hautement prohibées, la tenue de route est excellente et qu'à aucun moment la moto n'avoue ses limites.

Bizarrement la moto essayée était équipée de pneus Dunlop (made in Japon) et non des infâmes Yokohama théoriques, ceux-ci m'ont apporté toute satisfaction, au moins sur le sec.

Consommations

Ma consommation moyenne a été de

9,3 l/100 km. Je n'ai pas pu faire de relevé exact suivant l'utilisation, mais je vais quand même vous donner des approximations.

Utilisation	conso l	Auto- nomie - réser- ve	Auto- nomie + réser- ve
		km	km
Ville, en roulant cool	7,5	213	266
Ville, plus méchant	9	177	222
Route, conduite normale	8	200	250
Autoroute, conduite normale	9	177	222
Autoroute, conduite très rapide	11	145	181

Moyenne du tableau 8,9 182,4 228,2

La consommation d'huile : 2l/1 000 km, soit 20 cl/100 km, soit l'équivalent d'un mélange à 2,15 %.

En bref

Présentation : superbe, la RD LC blanche/rouge avec le cadre rouge est magnifique.

Équipement : bien pour une sportive, un Neiman au contacteur aurait été préférable.

Agrément moteur : sous 6 000 tr/mn, très moyen, en-dessus, prodigieux, on sent très bien le moteur vivre, agréable.

Transmissions : parfaites (sauf point mort).
Aptitude citadine : légère et maniable, mais le moteur gâche tout.

Confort : très bien pour le pilote, à revoir pour le passager.

Tenue de route : merveilleuse.

Freinage : prodigieux, les freinages en courbe sont autorisés.

Performances : impressionnantes pour une 3 1/2 mais la VF 400 F l'égale.

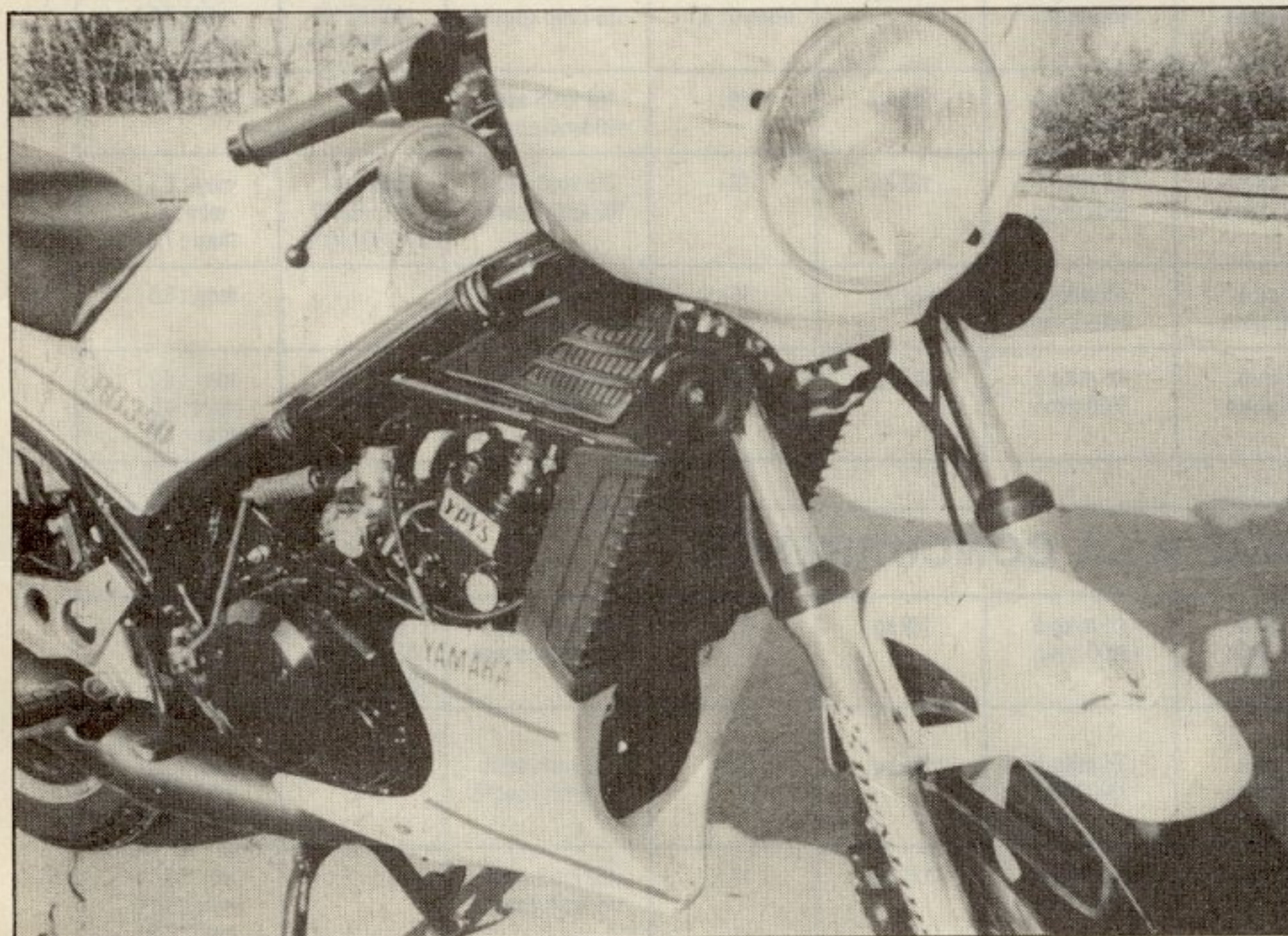
Aptitude au duo : bien sur route, très moyenne en ville.

Consommation : nettement trop importante, le réservoir assure une autonomie correcte.

Coût : normal à l'achat, cher à l'entretien.

Un dernier point, le phare (H4 55/60 w de 160 mm) ne m'a vraiment pas convaincu, le code a un champ assez large mais pas assez profond et surtout pas assez puissant, et le phare ne distribue qu'un mince pinceau de lumière.

Était-ce un problème spécifique à la moto d'essai ou caractéristique au modèle, Dieu seul le sait.



Le becquet s'intègre parfaitement à l'esthétique de la moto, de plus il fait très "course"

YAM 350 RDLC (suite)

La casse coûte

Petite chute	
1 sélecteur	108,60 F
2 clignotants	152,00 F
1 compteur	850,91 F
1 carénage	1 493,48 F
1 levier d'embrayage	70,58 F

Grosse chute 2 585,57 F

(Sélecteur, clignotants, compteur, carénage)	2 585,57 F
1 réservoir	1 810,31 F
1 garde-boue	226,27 F
1 maître cylindre	452,56 F
1 compte-tours	§/ + ,56 F
1 échappement	1 538,74 F
1 becquet	407,32 F
1 radiateur	1 810,31 F
	9 283,64 F

Moteur :

Piston complet	190,07 F
Jeu segment	153,85 F
Embiellage	4 073,19 F
Disque embrayage	30,75 F
Culasse nue	814,64 F

Electricité :

1 alternateur	2 061,84 F
1 boîtier d'allumage	1 855,55 F

Entretien courant :

1 jeu de plaquettes de frein AV	389,20 F
---------------------------------	----------

(Calculez ?, il y a 3 disques = 1 200 F.)
 1 chaîne secondaire 1 078,60 F
 1 amortisseur 1 086,16 F

Pour les plaquettes et la chaîne vous auriez plutôt intérêt à acheter de l'adaptable.

Amitiés et longue vie. Jean-Marc

Modifications entre RD 350 LC (82) et RD 350 LC (83)

A part le nom, cette moto n'a pas grand chose à voir avec l'ancien modèle, il y a juste une chose qu'elle conserve, l'esprit.

Le moteur : à part les segments, aucune pièce n'est reprise de l'ancien moteur, le système de refroidissement liquide possède maintenant un thermostat, et le moteur est bien sûr équipé de l'Y.P.V.S.

La partie cycle est, elle aussi, entièrement différente. La fourche est nouvelle, elle est maintenant pourvue d'une assistance pneumatique. Le cadre est lui aussi entièrement différent, le cantilever est troqué pour une suspension arrière monocross.

La moto est aussi équipée d'un tête de fourche et d'un becquet rappelant ceux qui équipent les motos de la Coupe Yamaha Gauloises.

Les jantes sont différentes (plus larges avec nouveau dessin), ainsi que les freins (3 disques contre 2).

Enfin, vous avez compris, inutile d'acheter une LC de 1982 accidentée pour essayer de retaper la petite nouvelle quand vous la casserez.

YAMAHA RD 350 LC

Les prix sont ceux en vigueur au : 25.11.83. Les modèles directement concurrents se trouvent dans la partie "Face à la concurrence" quel que soit leur prix.

A PRIX EGAL NOUS TROUVONS + OU - 5 %

MARQUE MODELE	PRIX CLES EN MAINS	CATEGORIE	PUISSANCE MAXIMUM	COUPLE MAXIMUM	POIDS A A VIDE	RESERVOIR DONT RESERVE	VITESSE maxi ASSIS COUCHE	VITESSE SUR INTERMEDIAIRES	CONSUMMATION MOYENNE MINI-MAXI au 100 km
YAMAHA RD 350 LC	20 600 F	Routière très sportive	59 ch à 9000 tr/mn	4,7 m/kg à 8500 tr/mn	145 kg	20 l réserve : 3,7 l	173 km/h assis 186 km/h couché	67/98/132 160/180/195 à 10.000 Tr/mn	moy. : 9,3 l mini : 7,5 l maxi : 10,7 l
SUZUKI GS 650 EZ	21 630 F	Routière	65 ch à 9000 tr/mn	5,5 m/kg à 8000 tr/mn	203 kg	16 l	183 km/h assis 190 km/h couché		moy. : 6,4 l
YAMAHA XJ 400	19 969 F	Routière	46 ch à 10000 tr/mn	3,5 m/kg à 8500 tr/mn	182 kg	16 l	155 km/h assis 169 km/h couché	55/92/114 121/146/162 à 10 000 tr/mn	moy. : 6,8 l mini : 6 l maxi : 7,4 l
YAMAHA XJ 550	19 886 F	Routière	56 ch à 9 500 tr/mn	4,6 m/kg à 8 000 tr/mn	184 kg	16 l	170 km/h assis 180 km/h couché		moy. : 6,5 l
YAMAHA XT 550	19 465	Trail	38 ch à 6500 tr/mn	4,5 m/kg à 5500 tr/mn	133 kg	11,4 l	148 km/h assis 163 km/h couché	56/82/107 135/165	moy. : 6,2 l mini : 4,6 l maxi : 6,5 l

FACE A LA CONCURRENCE

YAMAHA RD 350 LC modèle 1982	15 919 F	Routière très sportive	47 ch à 8500 tr/mn	4,1 m/kg à 8000 tr/mn	139 kg	16 l	162 km/h assis 172 km/h couché	62/93/116 138/159/184 à 11.000 Tr/mn	moy. : 7,8 l mini : 6,5 l maxi : 9 l
KAWASAKI Z 400 F modèle 1983	18 885 F	Routière sportive	48 ch à 9500 tr/mn	3,5 m/kg à 7500 tr/mn	180 kg	18,5 l	159 km/h assis 173 km/h couché		moy. : 6,3 l mini : 5,9 l maxi : 7,4 l
HONDA CBX 400 F	20 112 F	Routière sportive	48 ch à 11000 tr/mn	3,2 m/kg à 9000 tr/mn	175 kg	17 l	159 km/h assis 176 km/h couché		moy. : 7,0 l mini : 6,0 l maxi : 7,6 l
HONDA VF 400 F	25 412 F	Routière sportive	53 ch à 11500 tr/mn	3,6 m/kg à 10500 tr/mn	173 kg	17 l	166 km/h assis 182 km/h couché		moy. : 6,2 l mini : 5,8 l maxi : 7,0 l

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR

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

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

DISTRIBUTION : cylindres chemisés à 4 transferts, admission par clapets, YPVS à commande électromécanique.

CYLINDREE : 347 cm³.

ALESAGE × COURSE : 64 × 54 mm.

RAPPORT VOLUMETRIQUE : 62 à 1.

PUISSANCE MAXIMUM : 59 ch à 9 000 tr/mn, 43 ch à la roue arrière à 9 300 tr/mn réel (lu 9 800 tr/mn).

COUPLE MAXIMUM : 4,7 m/kg à 8 500 tr/mn.

ALIMENTATION : deux carburateurs à boisseau \varnothing 26 mm.

LUBRIFICATION : par pompe autolube.

MISE EN ROUTE : kick uniquement.

TRANSMISSIONS

PRIMAIRE : par engrenage à taille oblique.

EMBRAYAGE : multidisque en bain d'huile.

BOÎTE DE VITESSE : à 6 rapports.

1^{re} 34,6 % 67 km/h

2^e 50 % 98 km/h

3^e 67,5 % 132 km/h

4^e 82,1 % 160 km/h

5^e 92,4 % 180 km/h

6^e 100 % 195 km/h

VITESSE THEORIQUE à 10 000 tr/mn.

TRANSMISSION secondaire ; par chaîne à joints toriques au pas de 15,9 mn, braquet 17 × 39.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE

Alternateur de 190 W

Batterie 12 v, 5,5 AH

Allumage électronique C.D.I.

Projecteur H 4 de 160 mm 60/55 W.

PARTIE CYCLE

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

CADRE : tubulaire double berceau.

DIRECTION : angle de la colonne 64°.

CHASSE : 96 mm.

SUSPENSION AV : fourche téléhydraulique à assistance pneumatique 140 mm.

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