

le monde de la **moto**  
le mensuel écrit par ses lecteurs

OCTOBRE 86  
19 FF - 6 FS

3  
POSTERS

**LA CORSE**  
**L'EUROPE**

M 2160 - 140 - 19 FF



**PANDA + 1100 XS**  
**PRECISION + 1100 XS**  
**1000 GL + SIDE**  
**MAISON**

**GAMMA 125 ET 250 RG**

**350 RD YAMAHA**

**GUZZI 1000 LE MANS, 850 T 5, 650 FLORIDA**

**QUOI,  
MA GUEULE...**



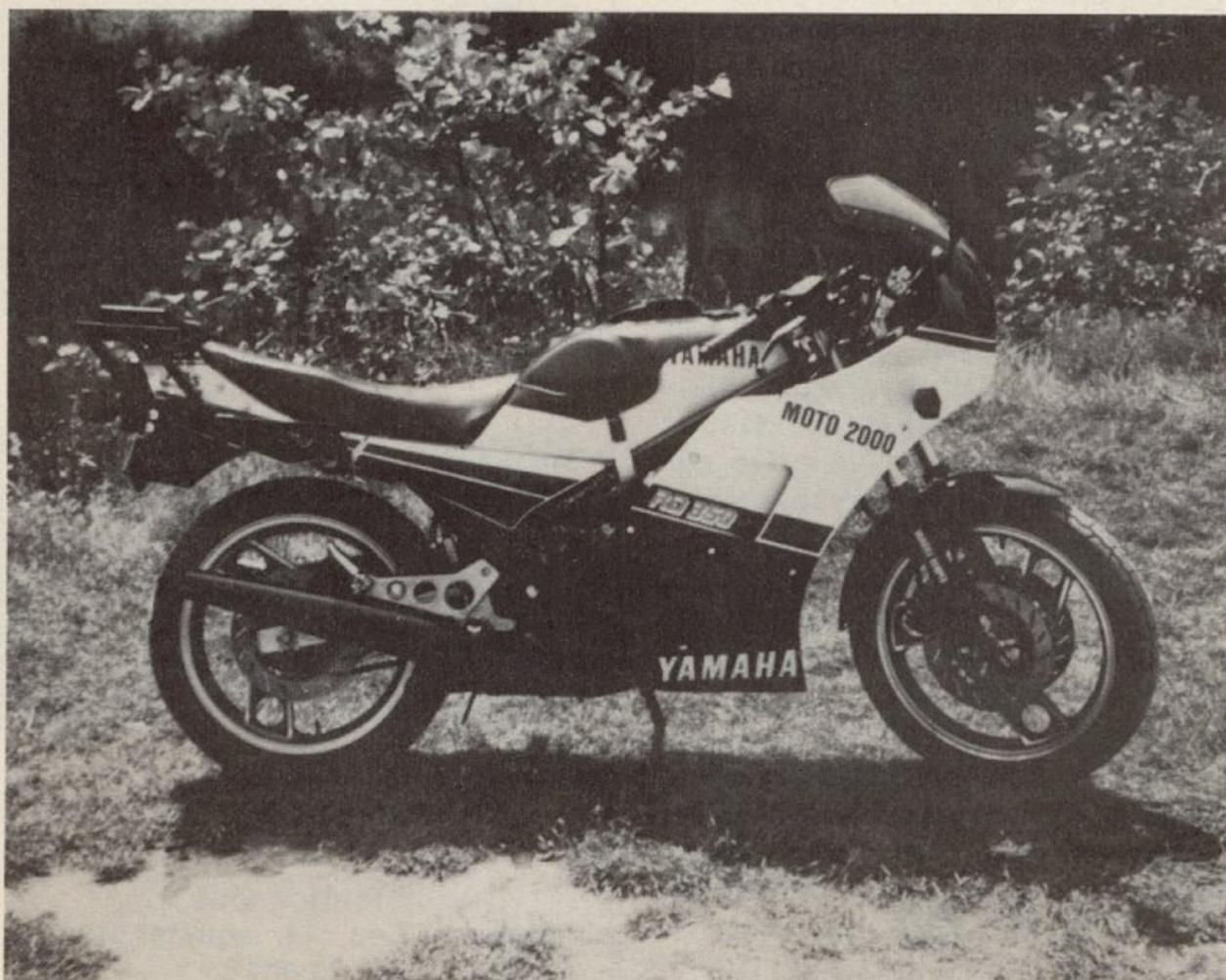
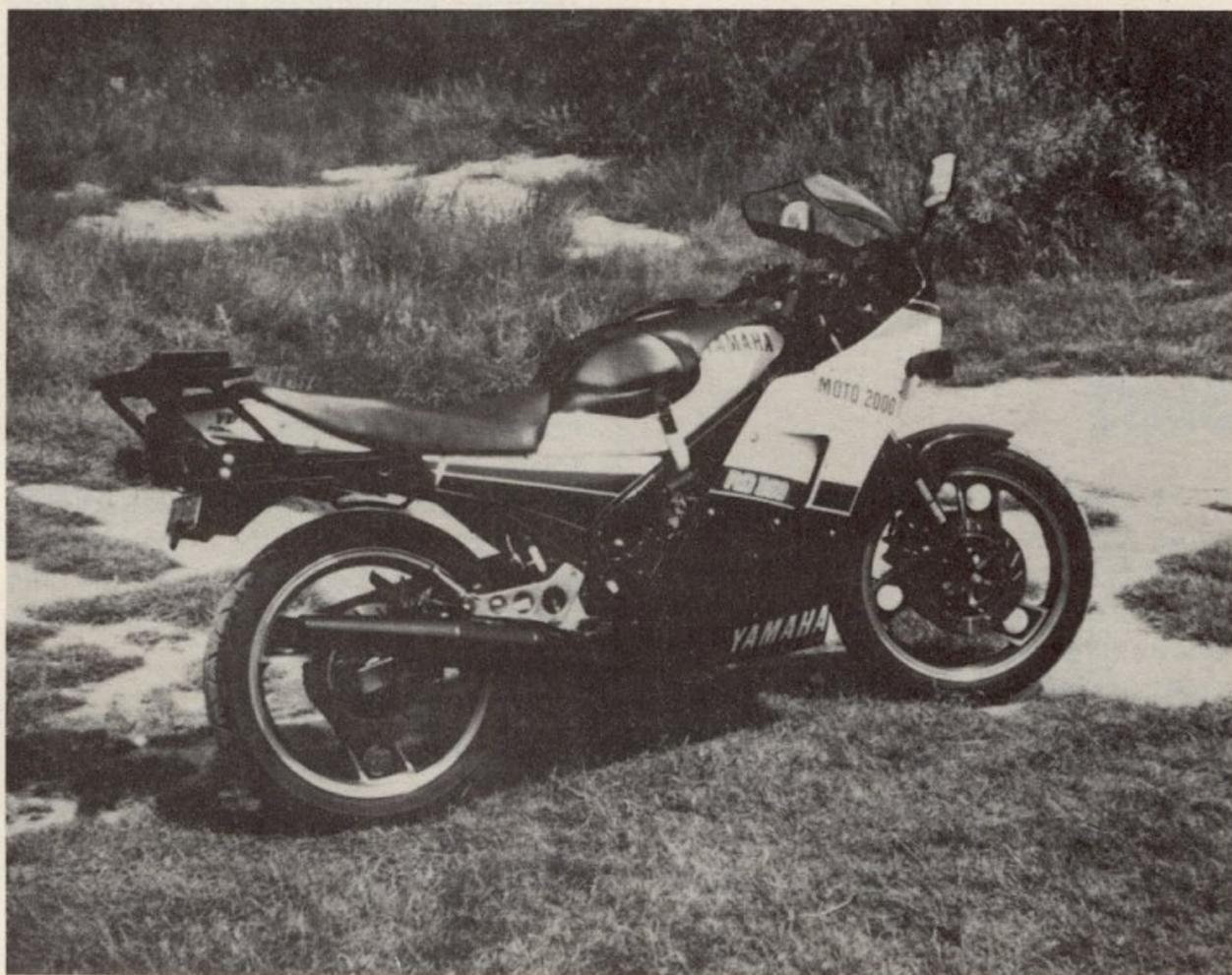
**QU'EST-CE  
QU'ELLE A  
MA GUEULE ?**



# YAMAHA

## 350 RD

Si vous voulez savoir pourquoi Eric a craqué pour un 350 RD, lisez et regardez ce qui suit. Si vous aussi vous avez eu un coup de cœur, parlez-en!



Cela fait longtemps que je rêvais d'en posséder une, mais quand j'ai obtenu mon permis, j'ai préféré entrer dans le monde de la moto, plus prudemment par la petite porte : j'ai fait mon apprentissage sur une 125 LC, la petite sœur ! Après 26.000 km de bons et loyaux services en deux ans, en décembre dernier, je craque et passe commande de la 350.

### Présentation

Elle est très élégante dans sa robe rouge et blanche. En 85, elle a hérité du même carénage que la 500, du même tableau de bord très complet et très esthétique, de freins encore plus méchants (double disque à l'avant et simple à l'arrière : étriers à double piston opposés).

Le reste n'a pratiquement pas changé depuis le modèle 83, ce qui est un gage de fiabilité. Pour le reste, je

## CE QUE JE PENSE DE MA MOTO (fin)

laisse parler les photos, elles remplacent tous les mots.

### Ready ?

Une fois dessus, on s'aperçoit qu'elle est assez haute pour une sportive (800 mm de hauteur de selle) ce qui n'est pas pour me déplaire du haut de mon mètre quatre-vingts ! Les suspensions s'enfoncent un peu. Les commandes tombent bien sous les mains, avec une petite objection pour l'avertisseur qu'il faut un peu chercher du pouce.

### Start

Contact. On entend un petit bruit rigolo. L'YPVS se râcle la gorge. Starter, un petit coup de kick et 9 fois sur 10, cela démarre du premier coup. Il faut immédiatement rentrer le starter sinon, non seulement vous enfumez le quartier plus que la normale mais, en plus, vous êtes sûr de caler. En hiver, elle est très, trop longue à chauffer. Les "diesel" n'ont qu'à bien se tenir ! Par temps plus chaud, c'est beaucoup plus rapide.

### Go !

On rentre la 1<sup>ère</sup>, on fait un peu cirer l'embrayage et "à moto Simone". En ville, elle se débrouille bien, mais il faut avoir l'habitude des deux temps et ne pas avoir peur de se servir de la boîte de vitesse et de l'embrayage chaque fois que c'est utile (surtout quand vous tombez dans un embouteillage).

Ce moteur est très souple en dessous des 6.000 tours, il reprend bien à partir de 2.500-3.000 tours. Inutile de préciser qu'elle est très maniable, et qu'une fois bien en main, elle se balance comme un vélo.

Un reproche : l'inefficacité des rétroviseurs qui permettent juste d'avoir une vue très précise de vos épaules.

La route, c'est beaucoup plus "sa tasse de thé", c'est le pied et on s'amuse comme un fou. Elle est vive,

légère, maniable et tous les terrains lui conviennent, sauf les routes trop bosselées où la fourche et la suspension arrière s'avèrent un peu sèches, le pilote se prenant très rapidement pour un pommier trop secoué.

Rien à dire, au-dessus de 6.000 tours, ce moteur est fantastique, et dépose tout ce qui a 4 roues. Une seule réserve pour les vibrations légères mais énervantes, que l'on ressent dans les repose-pieds au-dessus de 6.000 tours.

### Freinage

Puissant et efficace, ses freins réclament cependant une attention toute particulière et une bonne dose d'expérience pour pouvoir les utiliser en toute sécurité. Ils sont violents mais tellement bons que je ne me suis jamais fait de frayeur au freinage, même sous la pluie.

### Confort

Pas de problème, elle est confortable et le carénage protège efficacement le pilote : il n'y a qu'un seul point négatif, la bulle du carénage renvoie, au-dessus de 100 km/h, le vent vers le casque du pilote et on se retrouve très rapidement avec un cou raide et douloureux.

A deux, pas de problème, la selle est suffisamment longue et confortable pour accueillir deux personnes... Les repose-pieds ne sont pas trop haut placés et ma passagère habituelle apprécie la différence avec la 125. La moto supporte bien le duo, même si son caractère pointu ressort encore plus : c'est un choix. Le passager est un peu ballotté d'avant en arrière et il vaut mieux faire des freinages un peu moins appuyés pour éviter de se retrouver avec un passager qui pousse un peu trop derrière.

Le porte-bagages peut surprendre les puristes, mais il est bien pratique et je trouve qu'il lui va très bien (merci Access Bike pour votre collaboration gratuite pour le monter, car cela n'était pas de la tarte !).

### Consommation

– En ville : entre 7,5 l et 8 l aux 100 suivant le rythme.

– Sur route : environ 7,5 l en montant la plupart des rapports à plus de 7.500 tours et à allure très soutenue, ce qui nous fait une autonomie d'environ 230 km (plus la réserve).

– Quant à l'huile, je ne peux pas donner de chiffre très précis, mais cela doit être de l'ordre de 1 l à 1,5 l aux 1.000 km.

– Elle consomme aussi du pneu arrière, il a 3.500 km et il est presque foutu et à changer ; les pneus actuels sont ceux d'origine, très bons sur le sec et de véritables savonnettes sur le mouillé.

### Pour

- L'esthétique
- Le moteur
- Les qualités routières
- Le confort général
- Le freinage
- Son côté relativement polyvalent
- Le duo qui n'est pas trop sacrifié.

### Contre

- Les pneus
- Les rétroviseurs nuls
- L'effet "prunier" sur mauvaises routes (pas seulement près d'Agen).
- L'assurance chère (la SMUR n'a pas voulu malgré mes 20 % de bonus).

### Adresses utiles

**Yamaha Sonauto**  
1, av. du Fief, ZA les Béthunes,  
St-Ouen-l'Aumône, BP 479,  
95005 Cergy Pontoise Cedex.  
Tél. 30.37.92.62

Bonne route à tous.  
**Deybach Eric, 14, square Louis Jovet, 35200 Rennes.** ■