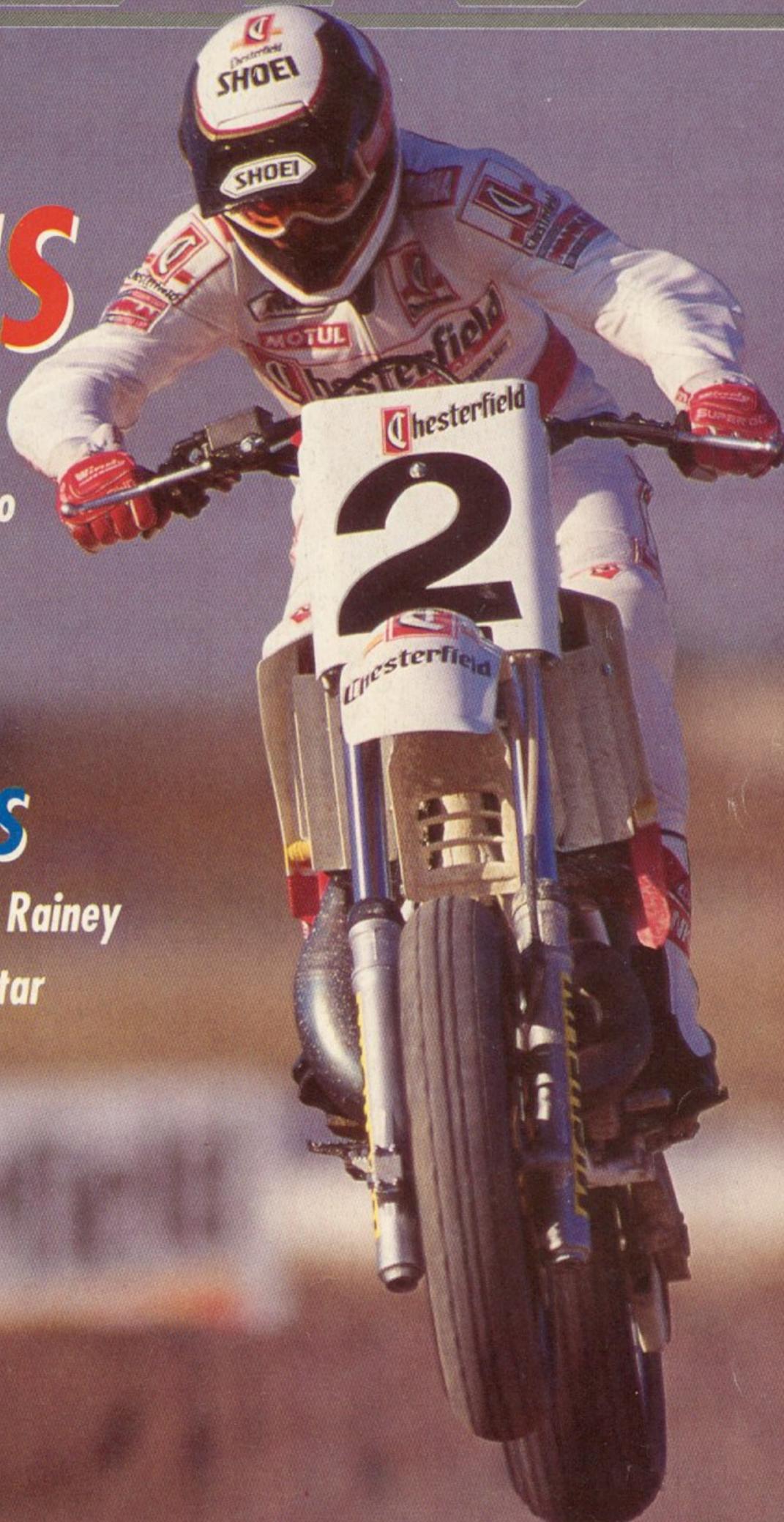


MOTO 1



ESSAIS

Moto-Guzzi 750 SP
Kawasaki 1500 Sumo
Suzuki RGV 250
Yamaha RDLC 350

CHAMPIONS

Wayne «Supersonic» Rainey
Alain Michel, l'anti-star

Le catalogue
des modèles 91

M 1904 - 89 - 25,00 F



150 ANNONCES
COULEURS





YAMAHA RD 350 LC

LEGENDE VIVANTE

Texte et photos Franck Peret

Premier deux temps sportif du renouveau des années 80, la 350 RDLC a incontestablement marqué son époque.

Elle figure aujourd'hui encore au catalogue, plus civilisée qu'autrefois, quelque peu oubliée des accrocs de performances.

Ses qualités sont pourtant restées intactes.



Une belle petite machine, cette RD 350 LC, presque ancêtre, toute de noir vêtue, elle offre un aspect discret au cachet très «classe». Bien sûr, ses formes arrondies et son phare rectangulaire datent un peu mais Yamaha a su lui garder une personnalité et une finition agréable. Rien ne manque au tableau de bord intégré au carénage, il est à la fois lisible et complet, tout comme les commodos équipés d'un appel de phare et d'un retour automatique des clignotants. Par contre, point de bouton magique sous le pouce droit. La fonction démarrage s'exécute à l'ancienne, kick au pied et starter sur le carbu. Un fois aux commandes, on doit adopter une position de conduite désuète mais néanmoins confortable, le buste penché, les pieds pas trop en arrière. En fait, le confort général nous surprendra tout au long de l'essai car qui dit sportive dit trop souvent «planche à pain». Or, la RDLC dispose d'une selle correcte, de suspensions souples mais efficaces et elle ne vibre pas au régime de croisière idéal. Cependant, avant d'atteindre ce

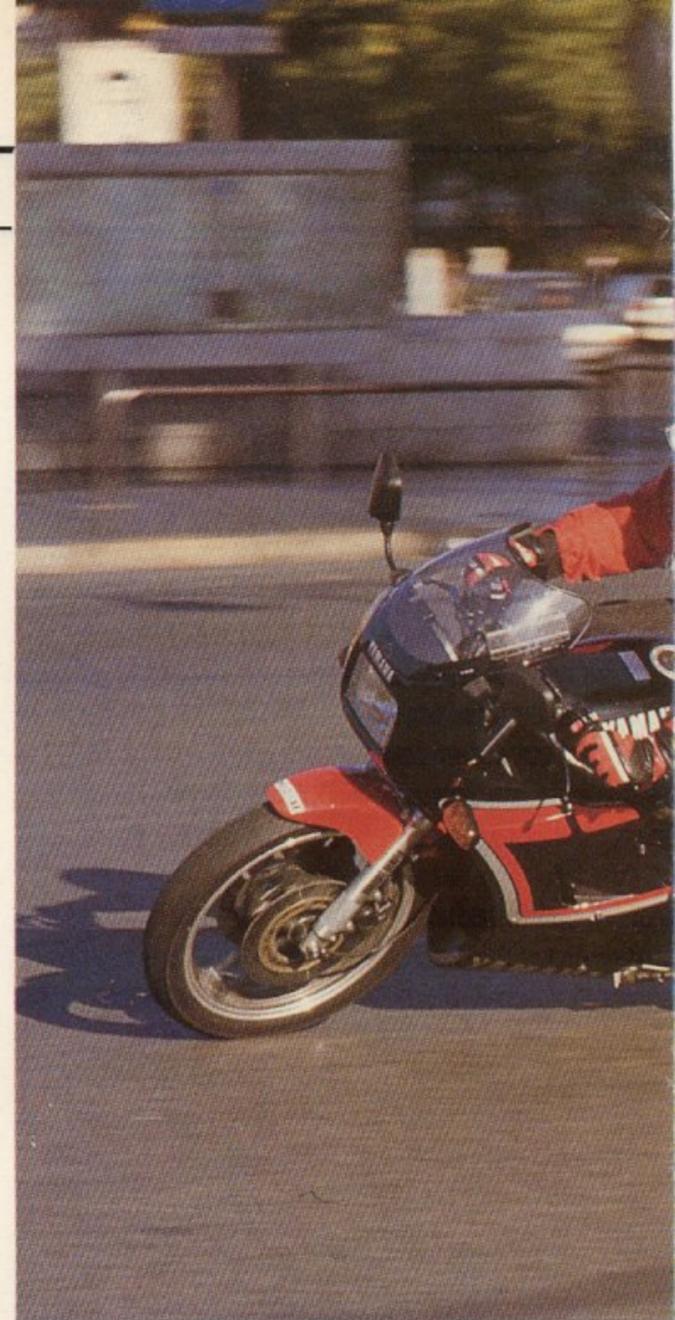
dernier, nous empruntons un itinéraire encombré, parsemé de stops et feux tous les cents mètres. On pourrait croire que la 350 va manger là son pain noir, mais pas du tout. Ce qui est sûr, en revanche, c'est qu'il faut constamment doser le «cirage» de l'embraye et s'accommoder à ce genre d'exercices. De plus, la Yamaha offre une finesse d'ensemble, une légèreté (un moteur deux temps est infiniment plus léger qu'un quatre pattes lourdingue) et une maniabilité diabolique (les jantes étroites, ça a aussi du bon !) qui la situent au niveau des meilleurs trails. On ne rencontre même pas la lourdeur de direction d'une TDR. Non la petite est parfaitement équilibrée et elle le prouve sur la route.

UN CHAUSSON FOURRÉ À LA PÊCHE

Confortable comme une pantoufle, la RDLC recèle une santé utilisable dans un espace moins restreint qu'une zone urbaine pour s'exprimer à fond. Déjà lors des accélérations, tout se passe au delà de 7000 tr/mn pour atteindre, sur circuit, environ 190 km/h une fois les six rapports, bien



En comparant un vieux modèle (86) et le dernier en date, on s'aperçoit que ce deux-temps sportif n'a pas trop changé et a su gardé une personnalité propre.



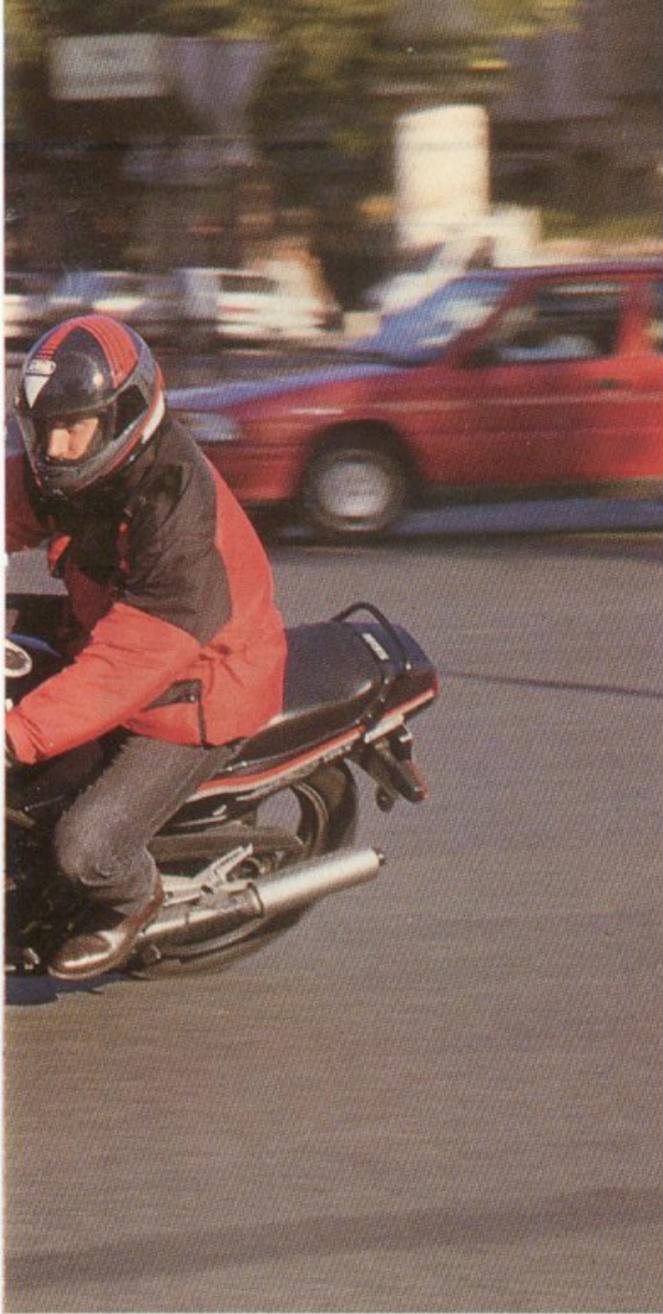
La RDLC est à l'aise sur route mais également en

étages d'ailleurs, montés. Le potentiel de ce moulin ne fait aucun doute et ce n'est pas par hasard s'il équipe bon nombre de quads (démoniaques) en compétition.

Car ce twin, non content d'être performant, bénéficie en plus d'une réputation de solidité que peut lui envier sa soeur TDR, par exemple. Il n'est pas rare en effet de croiser des RDLC avec 40000 km au compteur disposant encore de quelques cotes de réalésage ! Fameux, non ? Les louanges ne s'arrêtent pas au moteur, heureusement, car rien ne sert de monter un boulet de canon dans une partie-cycle saucisson. Bref, quelque soit le profil de la route, ou presque, la Yamaha tient le parquet magistralement même si des louvoiements apparaissent surtout en ligne droite, dès que l'on approche les 180 km/h. En courbe, on peut couper les gaz ou même freiner, la moto restera neutre.

Ce comportement associé à d'excellentes suspensions autorise pas mal d'erreurs de pilotage. On s'aperçoit alors qu'en perdant son caractère exclusif, la RDLC n'a rien perdu de son efficacité et s'adresse à un public plus large pas obligatoirement doué pour chercher un chrono tout les matins en allant au boulot.

Sans être pour autant une utilitaire ne serait-ce que par sa consommation en carburant (huit litres au 100 de moyenne et deux de plus si l'on commence à astiquer), la Yam fait montre d'une belle polyvalence, malgré quelques défauts imputables à la date de sa sortie sur la marché. Le plus flagrant semble être le freinage qui, comparé aux standards actuels s'avère dur à la



utilisation citadine.

Le double disque avant a bien vieilli par rapport aux productions actuelles. La commande paraît dure pour un résultat satisfaisant, sans plus.

commande. Incontestablement, c'est le point qui a le plus souffert de l'âge de cette sportive des années 80 car pour le reste, RAS. En conclusion, ce qui nuit surtout à cette machine, hormis le fait qu'elle ne réponde plus tout à fait aux canons de la mode moto en vigueur (la frime, toujours la frime), c'est sa proximité de tarif avec des modè-

les plus récents. Ainsi la RDLC proposée à 31500 F rentre en concurrence directe avec la 250 TZR (32400 F) et la 250 TDR (29800 F), deux Yamaha qui lui volent la vedette. Cependant, à l'heure du choix, la question reste posée pour les amateurs de sensations. Et la 350 RDLC ne mérite pas d'être oubliée.



Le tableau de bord est classique et néanmoins lisible avec le compte-tours centré. La bulle de carénage, malgré sa dimension réduite, protège convenablement le pilote.



Yamaha RD 350 LC

MOTEUR

Type : bicylindre 2 temps refroidi par eau
 Distribution : admission par clapets, syst. YPVS
 Cylindrée : 347 cm³
 Alésage x course : 64 x 54 mm
 Taux de compression : 6:1
 Puissance maxi : 63 ch à 9000 tr/mn
 Couple maxi : 5 mkg à 9000 tr/mn
 Lubrification : graissage séparé
 Mise en route : par kick
 Boîte de vitesses : 6 rapports

PARTIE-CYCLE

Cadre : double berceau tubulaire en acier
 Suspension AV : fourche télescopique à assistance pneumatique
 Suspension AR : monoamortisseur, syst. Monocross
 Frein AV : 2 disques Ø 267 mm, étriers simple piston
 Frein AR : 1 disque Ø 267 mm, étrier simple piston
 Roues : 18" AV/AR

DIMENSIONS-CAPACITÉS-POIDS

Réservoir : 18 litres
 Poids à sec : 142 kg

EN BREF

Prix : 31 519 F
 Disponibilité : immédiate
 Coloris : noir/rouge
 Garantie : 1 an, pièces et m.o, km illimité
 Importateur : Sonauto