

Moto REVUE

VITESSE:



OUVERTURE
A NOGARO

**ATLAS:
C'EST
PARTI!**

ESSAIS

**HONDA CBS 450
YAMAHA RD 350 LC F**

N° 2749 - Jeudi 12 mai 1988 - 12,00 F - 92 Fb - 4 Fs - 350 Pts.

CM2163-749-12F

LA RACE ET LA RAGE

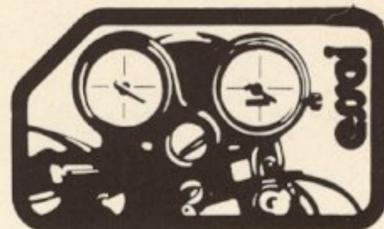
350 cm³, 2 cylindres, 2 temps, 6 vitesses, 3 disques. Et une esthétique encore plus infernale pour la version 86. La Yamaha 350 RDLC revient sous les spotlights et pique une nouvelle fois la place aux vedettes !

ESSAI

YAMAHA 350 RDLC F

L'APPEL DU CIRCUIT





magie exercée par la 3 et 1/2 totale l'on évolue dans les cylindres supérieurs. Échanger l'air de la gazelle contre le volume et le poids d'un rhino, c'est un choix que l'on a parfois du mal à assumer !

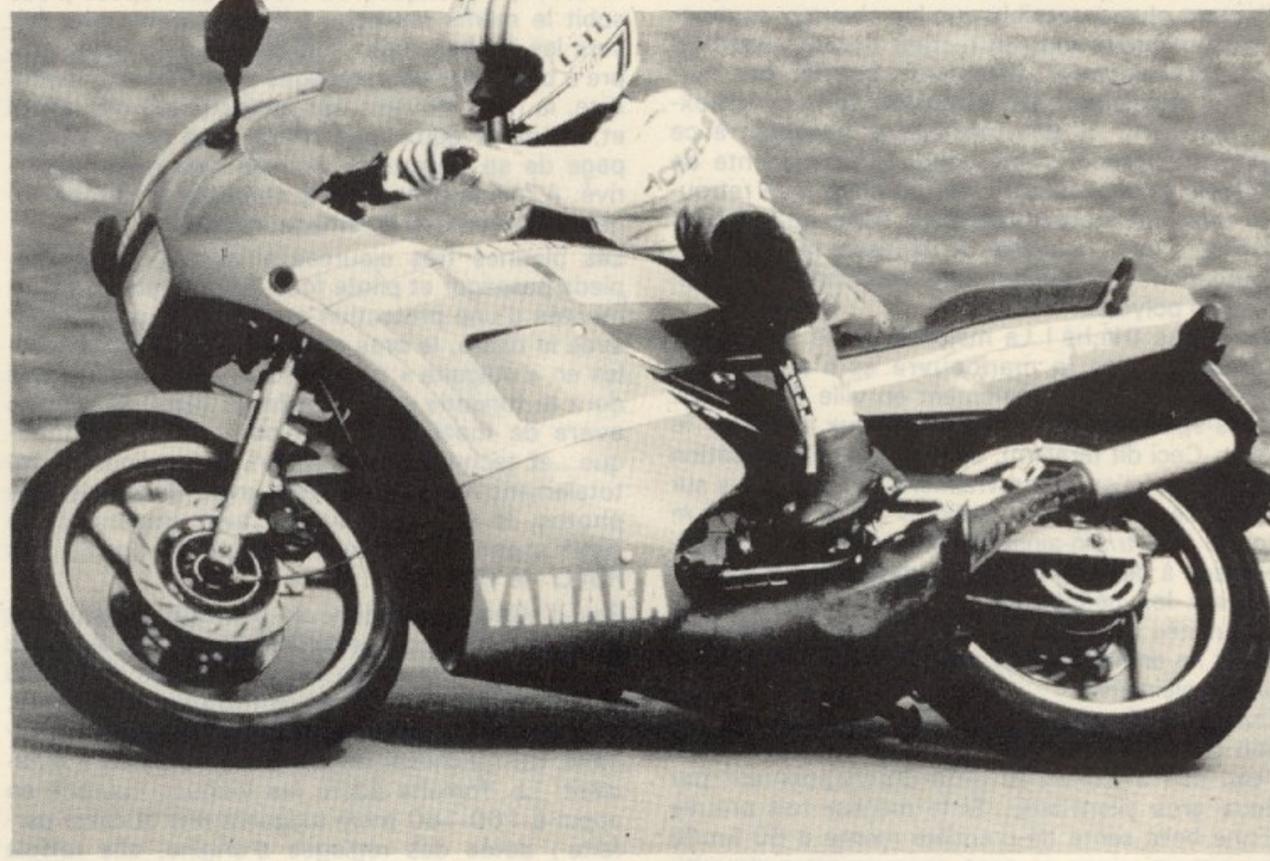
Point fort, les suspensions. C'est le système monocross qui donne le plus. Avec lui, pas question d'inconfort ou autre coup de rapetée. La mono-ressort, malgré 100 parts millimètres de débattement, assure bien les progrès de la route et surtout les porteurs dégrèdes en souplesse. Il est responsable de l'excellent confort du pilote et ce, en toute occasion. Même les pavés et les vicieux ronds de bûche (vous savez, ceux que l'on trouve toujours au bon moment sur les autoroutes ou sur les ponts...), ne lui font pas peur. Les observations relatives aux autres limites n'ont pas droit aux mêmes commentaires. Si le diamètre des tubes 125 mm est un peu juste lors de forts ralentissements,

Increvable, cette 3 et 1/2. Sortie en 1980, on la voyait produite trois ans, quatre ans au plus comme tant d'autres motos avant elle. Les médians se sont ramassés une veste grande taille : en 86, la RDLC est toujours -et plus que jamais-présente dans les ventes comme dans l'esprit des motards. Que ce soit en compétition où elle continue de faire le bonheur des pilotes Promosport ou en série, elle séduit autant. La recette ? Une mécanique brillante et un look ravageur. Six années d'évolution constante nous amène au modèle « LCF » qui bénéficie de nombreux avantages de la technologie Yamaha. Pour succomber au charme de la sirène, huit pages rien que pour vous.

WT. Ça n'est pas un code secret mais le nouveau type de la RDLC inscrit sur la feuille des Mines et la carte grise. A priori, cela n'indique pas de renseignements intéressants et pourtant quelle différence entre la première version et les 63 ch et 143 kg de celle essayée dans ces pages, qui justifient à eux seuls la nouvelle numérotation. Ces chiffres, ainsi que leur complément indispensable pour situer les performances, résument parfaitement le caractère de la bête. Car il ne faut pas s'y tromper : le succès de la 350 est en bonne partie dû à son paquet de muscles, qu'elle a fort développés, et à un rapport efficacité/simplicité remarquable. Ses nombreux atouts, elle les met à la disposition des passionnés qui recherchent les perfs sans être omnibusés par la cylindrée. Un pilote de RDLC n'a rien à faire des « grosses » qui lui paraissent trop lourdes, trop chères, pas assez maniables. Il adore, par contre, leur tailler des croupières dans une circulation abondante ou leur donner des leçons sur une route aux sinuosités diaboliques, histoire de contester l'échelle classique des valeurs. Que voulez-vous, on a tous ses petits défauts... Et puis, il faut ajouter un détail capital qui attire bon nombre de néophytes et d'admirateurs avec

Sur le circuit Carole la RDLC, aux mains de Demota, fait preuve de capacités étonnantes. Alain ne nous contredira pas : avec une moto de ce genre, il se permet tout de même de taper les 500 en Promosport...

gas de cadeaux. Seule critique : le voyant de plein phare, trop puissant, gêne l'attention du pilote. La manipulation des commandes très ergonomiques ne pose aucun problème, pas plus que la poignée des gaz à course réduite ou l'embrayage multidisk très doux à commande mécanique. Pas d'hydraulique pour ce dernier organe, décision justifiée par le fonctionnement parfait du montage d'origine et le prix des pièces supplémentaires ! Autre argument de vente, le carénage. Il apporte un « plus » indéniable à l'esthétique tout en étant tant l'instrumentation, le phare réglable et en supportant les rétroviseurs et les cagnottes. De plus, il vitre peu et canalise l'air vers le radiateur d'eau. Mais... la bulle est trop basse, les remous d'air se courent la tête et le visage capote n'est pas parfait. s'entraînent dans le heurte, de plus, les écopés ne dépassent pas les mains, ce qui est quand même une fonction première et en cas de pluie, la décourager au repos-pieds



juste raison : la RD « Liquid Cooled » est un deux-temps. Pas quatre, pas rotatif, pas électrique, non, deux-temps. Comme les machines de grands prix dont elle emprunte l'apparence et -en partie-le bruit. Il existe les amoureux du gros mono ; il existe aussi des fans du cylindre à trous et pour peu que vous possédiez une combinaison cuir tout en couleur, c'est la frime et le plaisir absolu ! Force est de constater que Yamaha a toujours su remettre cette moto au goût du jour sans passer par un « lifting » qui n'a d'autre effet, comme chacun sait, que de rendre plus moche tout en faisant croire le contraire. En affinant son produit de façon précise et utile, l'usine désire réaffirmer les prétentions du bicylindre à eau et continuer à lui assurer une bonne part du marché des sportives, ce qui devient plus difficile actuellement. Hé oui ! Aguchés par le succès de la RDLC, Honda avec sa NS 400 R et Suzuki avec ses RG Gamma aimeraient bien eux aussi conquérir le clan (et le cœur) des utilisateurs de ce type de bécanes. C'est bien connu, quand un gâteau est succulent, tout le monde désire se mettre à table. L'avantage de Yamaha, dans l'histoire, est d'inscrire à son actif une expérience unique et irremplaçable du deux-temps depuis vingt-six ans ; une avance certaine par rapport à ses rivaux, le tout étant évidemment de ne pas se laisser rattraper. Avec la version 86, il semble que la firme aux trois diapasons soit décidée à garder une bonne part du gâteau en question...

« maximum » d'une RDLC. Pour trouver plus difficile à l'aller par le Pôle Nord ce que l'honneur du lecteur n'en excuse, je n'ai pu accomplir l'acte de temps.

Or donc, après une petite chauffe réglementaire, on passe la première et... surtout, surtout, au moment d'embrayer, le moulin s'étouffe et expire un « gaugle » (en français dans le texte) révélateur. En fait, il y a deux raisons distinctes de s'étonner : (1) on fait partie de la famille des gaz nerveux, ou quel cas en relâchant doucement l'embrayage et en tournant délicatement la poignée des gaz, le moteur s'embraye ce qui est déjà un exploit pour ce bloc qui délivre la puissance de 63 chevaux (2) un effort en 100% racing, on maîtrise une conduite adéquate et dans ce cas, une seule solution, faire courir à 500-600 tours et relâcher l'embrayage en l'accompagnant d'une bonne dose de gaz. En prime on peut se faire plaisir avec de beaux et beaux temps en série : légers

Moteur !

Ce qu'il y a de paradoxal avec la LCF, c'est que son aspect « Grand Prix » n'empêche pas une prise en main rapide. On s'installe à son guidon avec une facilité surprenante : même les grandes gigues comme ma pomme (1,82 m tout déplié) ne peuvent se plaindre d'un espace exigü ou d'un triangle selle/guidon/repose-pieds mal calculé. La position de conduite est pratiquement parfaite : en appui léger sur les bras, les genoux encastrés dans les décrochements du réservoir et la tête juste au-dessus de la bulle... Autant dire que pour une « G P réplique », la prise de contact, tout en douceur, étonne et ravit. Pour le démarrage, inutile de chercher autre chose que le kick. Ce n'est pas un problème puisque le deux-temps de 347 cm³ craque au deuxième ou, au pire, au troisième essai que le temps soit ensoleillé ou glacial. A ce propos, il est nécessaire d'apporter quelques précisions pour que les lecteurs se rendent compte des conditions de l'essai, toujours importantes : sachez donc que nous avons parcouru 2 300 kilomètres de routes, d'autoroute, de circuit, et ce par tous les temps avec toutefois prédominance très nette de la pluie, du vent... et de la neige. Non, je n'ai pas bu. Chacun a d'ailleurs pu vérifier que ces dernières semaines furent quelque peu humides et gla-gla-cées, phénomène qui nous a bien servi et renseigné sur les capacités

« maximum » d'une RDLC. Pour trouver plus difficile, il fallait partir au Pôle Nord ce que, l'honorable lecteur m'en excusera, je n'ai pu accomplir faute de temps.

Or donc, après une petite chauffe réglementaire, on passe la première et...beuuuu. Surprise, au moment d'embrayer, le moulin s'étouffe et expire un « gargle » (en français dans le texte) révélateur. En fait, il y a deux façons distinctes de s'élancer : 1) on fait partie de la famille des pas nerveux, auquel cas en relâchant doucement l'embrayage et en tournant délicatement la poignée des gaz, le moteur obtempère ce qui est déjà un exploit pour ce bloc qui délivre la bagatelle de 63 bourrins ! 2) on affiche un look racing, on maîtrise une conduite adéquate et dans ce cas, une seule solution, faire cirer à 4 500-5 000 tr/mn et relâcher l'embrayage en l'accompagnant d'une bonne dose de gaz. En prime, on peut se faire plaisir avec de temps en temps une petite roue arrière ; figure d'autant plus accessible que les chevaux se montrent nombreux tout en restant dociles. Avec un poil de subjectivité, j'ajouterais que les pas nerveux s'ennuieront vite au guidon de la LC en exploitant à 40 % une mécanique inadaptée à ce genre d'utilisation. Une conduite permanente de ce style (tout mouuu), c'est un coup à se retrouver avec un moteur tellement bridé qu'à 5 000 bornes, il sera incapable de dépasser le 150. Nul. Pourquoi ne pas rajouter deux sacoches et un top-case en polyester ?

Les autres (Hé, hé ! La majorité, on le sait...) apprendront vite la manoeuvre et s'amuseront comme des fous, notamment en ville où les passants-spectateurs seront nombreux à mater le racer. Ceci dit (brahim), ce n'est pas en utilisation urbaine que l'on prend vraiment son pied mais sur route. Le couple de « camion » de la RDLC -5 m kg à 9 000 tr/mn-ainsi que ses problèmes de remplissage à bas régimes ne l'autorise pas à s'attarder sur les périphériques surchargés et autres joyusetés mais ses 46 kw, délivrés au même régime, ne demandent qu'une chose : pouvoir s'exprimer pleinement.

Quelques vibrations apparaissent à 5 000 tr/mn, peu gênantes. Elles sont par contre filtrées au niveau des attaches de pots d'échappement par deux gros silent-bloc. Si le moteur fait preuve d'une belle santé (la première monte à 60 km/h) les transmissions ne sont pas exemptes de critique. La sélection manque de précision et retrouver le point mort ne se fait pas toujours facilement. L'embrayage, après une séance de démarrages intenses, baisse les bras et sa garde augmente nettement : la grosse molette de réglage permet, il est vrai, de rétablir les choses à la normale. Enfin l'amortisseur de transmission manque de douceur... et d'amortissement. La RDLC, c'est avant tout un bloc propulseur performant auquel les techniciens ont légué leurs dernières trouvailles.

Un oeil vif et un poids plume

Le superbe tableau de bord, identique au modèle 85, réunit une instrumentation complète dont la lecture peut se faire vite et bien. Aucun câble ou fil électrique ne vient gêner la vision et même les demi-guidons réglables -directement fixés sur les tubes de fourche-participent à la clarté de l'ensemble. Le gros compte-tour est fixé en position centrale comme sur les machines de course, flanqué à gauche du tachymètre gradué à 200 (valeur un peu juste pour une RDLC...) et à droite du thermomètre de température d'eau. Au-dessus de ce dernier, quatre voyants astucieusement regroupés : point mort, niveau d'huile du graissage séparé, clignotant et plein phare. Le contacteur à trois positions, actionnant l'antivol de direction, est monté sur le té supérieur de fourche. Si monsieur Yamaha pouvait rajouter une jauge à essence, ce serait parfait. De nuit, l'ensemble est aussi beau qu'un arbre de Noël, sauf qu'il n'y a

pas de cadeaux. Seule critique : le voyant de plein phare, trop puissant, gêne l'attention du pilote.

La manipulation des commodos très ergonomiques ne pose aucun problème, pas plus que la poignée des gaz à course réduite ou l'embrayage multidisques très doux à commande mécanique. Pas d'hydraulique pour ce dernier organe, décision justifiée par le fonctionnement parfait du montage d'origine et le prix des pièces supplémentaires ! Autre argument de vente, le carénage. Il apporte un « plus » indéniable à l'esthétique tout en abritant l'instrumentation, le phare réglable et en supportant les rétroviseurs et les clignotants. De plus, il vibre peu et canalise l'air vers le radiateur d'eau. Mais... la bulle est trop basse, les remous d'air secouent la tête et si votre casque n'est pas parfait, s'insinuent dans le heaume ; de plus, les écopes ne protègent pas les mains, ce qui est quand même leur fonction première et, en cas de pluie, la découpe pratiquée au niveau des repose-pieds subit le même reproche : l'eau remonte vite fait vers les jambes. Enfin, ultime réflexion hélas propre à beaucoup de carénages : muni de cet appendice, la moto devient très sensible au vent latéral et, même à deux, une rafale peut dévier l'équipage de sa trajectoire, comme cela nous est arrivé. A moins d'inventer le carénage à surface variable, on voit mal le remède miracle.

Les platines très ajourées ainsi que les repose-pieds passager et pilote (ces derniers en dural surmontés d'une protection caoutchouc) contrastent avec le cadre, le bras oscillant et les deux béquilles en « vulgaire » tube d'acier. Hormis les jantes dont la fonderie est nouvelle, la RDLC se montre avare de matériau noble pour motif économique...et technique : au Japon, le bicylindre a été totalement repensé et après avoir découvert des photos, la rédaction attend avec impatience le petit monstre censé prolonger la lignée des RDLC : la TZR !

Peu d'alliage léger donc et pourtant le poids est une des qualités de cette 350. Avec 142 kg à sec et 159 kg tous pleins faits, bien des fantaisies sont autorisées et, en cas de mauvaise trajectoire, l'improvisation limitée est permise là où précisément les machines de cylindrée supérieure renacent. La Yamaha adore les longues courbes en appui à 160-180 mh/h exigeant une stabilité parfaite ; dotée des réglages d'origine, elle raffole également des petits violos où les changements d'angles constants mettent à l'épreuve sa maniabilité et sa garde-au-sol. En ce qui concerne la première nommée, 1 385 mm d'empattement et 96 mm de chasse font de la RDLC un excellent modèle à défaut d'une machine parfaite. Les valeurs choisies par l'usine représentent un compromis intéressant entre la route et la ville. La garde-au-sol, de 165 mm, offre une marge appréciable ; même en attaquant velu, on ne parvient pas à faire toucher la béquille centrale ou les pots. Il faut préciser que l'équipement pneumatique d'origine, s'il présente un profil et un dessin plutôt « slick », comporte en revanche une gomme dure. Les Yokohama sont à la hauteur et accrochent bien sur sol sec tout en restant corrects sur route mouillée mais n'incitent pas à chercher la limite (voir à la fin de l'essai le tableau « prix des pièces détachées »...). De toute manière, les propriétaires de RDLC troqueront vite les Yokohama contre des Dunlop, des Continental ou des Michelin lors du premier changement de pneumatiques.

Autre motif de satisfaction dans la conduite -et pas des moindres-, la direction. Malgré un avant un peu léger, elle est précise et met en confiance, aidée en cela par la roue de 18 pouces. Le train avant se laisse manipuler facilement et répond à la moindre sollicitation sur les bracelets. Tout le plaisir de conduite de la RDLC se situe là, dans un qualificatif : facile. Le pilote peut se concentrer à loisir sur la route - et même la piste - tout en contrôlant parfaitement sa machine. Il est d'ailleurs bien connu que l'on ne retrouve guère la

magie exercée par la 3 et 1/2 lorsque l'on évolue dans les cylindrées supérieures. Echanger l'agilité de la gazelle contre le volume et le poids d'un rhino, c'est un choix que l'on a parfois du mal à assumer !

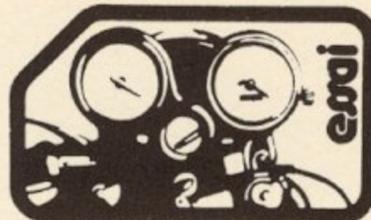
Point fort, les suspensions. C'est le système monocross qui étonne le plus. Avec lui, pas question d'inconfort ou autre coup de raquette. Le monomortisseur, malgré 100 petits millimètres de débattement encaisse bien les irrégularités du sol et absorbe les portions dégradées en souplesse... Il est responsable de l'excellente motricité du train arrière et ce, en toute occasion. Même les pavés et les vicieux raccords de bitume (vous savez, ceux que l'on trouve toujours au bon moment sur les autoroutes ou sur les ponts...) ne lui feront pas avouer ses limites ! Les observations relevées sur la fourche n'ont pas droit aux mêmes compliments. Si le diamètre des tubes (35 mm) se montre un peu juste lors de forts ralentissements, c'est néanmoins le système antiplongée baptisé « Variable Damper » qui mérite les critiques. Ce principe d'amortissement progressif par obturation de passage d'huile au fur et à mesure de l'enfoncement équipait déjà la fourche de la LC 83. Le VD, non réglable, perd les pédales dans les phases de freinage limite : il suffit que le revêtement soit quelque peu dégradé pour que le train avant saute de tous côtés. Le débattement d'origine (140 mm) supporte mal le traitement -pas vraiment de faveur, il faut le reconnaître-et même en jouant sur la pression d'air des plongeurs, le phénomène persiste. Cela dit, les systèmes d'antiplongées montés sur les fourches télescopiques, qu'ils soient réglables ou non, démontrent une utilité très relative. Quand on sait qu'il existe déjà des problèmes de mise au point sur les motos de vitesse, on se demande si la série bénéficie toujours des progrès utiles !

Belle et efficace

La RDLC F est livrée en bleu (gauloise ?) et blanc/rouge, couleur habituelle de l'usine. Les nombreuses modifications esthétiques apportées à la 3 et 1/2 la rendent encore plus désirable. Du phare rectangulaire au feu arrière, en passant par les jantes, le réservoir et les caches latéraux, elle a tout pour attirer le curieux et convaincre d'un regard. Le système de freinage à lui seul mérite que l'on s'y attarde. Double disques inox de 267 mm à l'avant et simple disque d'un diamètre identique à l'arrière. En dehors du fait que l'on doit tirer suffisamment fort sur le levier, l'ensemble dispose d'un bon mordant et d'une efficacité sécurisante, ce que l'on trouvera logique pour une moto sportive dont le frein moteur est du genre réduit !

On appréciera les détails pratiques tel que le robinet d'essence pouvant se manipuler facilement tout en roulant, le béquillage facilité par la poignée astucieusement dissimulée sous le cache latéral gauche, le démontage rapide des plaquettes de frein, la tension de la chaîne secondaire ou l'accessibilité de la trousse à outils, fixée dans le dossier de selle. Les deux postes les plus sollicités étant évidemment l'essence et l'huile. Il faut compter 7 l à 7,3 l de super en utilisation normale et un litre d'huile pour 360 km. Si le réservoir de 18 l permet de couvrir en moyenne 250 km, les 1,6 l du graissage séparé obligent à emporter un bidon dans les bagages dès que l'on prend la route. Rien de plus désagréable que de voir s'allumer le voyant rouge un dimanche soir alors que l'on roule sous la neige et que l'on n'a pas de station-service en vue...

En guise de conclusion, je dirais que la 350, sous une robe « compétition », offre un moteur puissant, un caractère marqué et des dispositions incontestables à l'attaque. Il semble qu'au Japon, un modèle entièrement reconçu soit prêt à assurer la relève. Et d'après les photos que nous en avons vu, les concurrents ont du souci à se faire. !



La même silhouette, mais des modifications en pagaille !

De loin, la RDLC 86 ressemble fort à celle de 85 et pourtant... Une vingtaine de pièces ont changé de tête dans le but d'améliorer le design et le rendement de l'ensemble. Même si elle n'a rien d'agréable, une énumération précise est nécessaire. Elle permettra aux pointilleux et aux connaisseurs d'apprécier la différence ; quand à ceux qui resteront inattentifs, ils seront collés samedi. Non mais. Le réservoir voit sa contenance passer de 20 litres à 18 litres, ce qui est un mauvais plan pour un deux-temps glouton. Par contre, le vieux bouchon se voit remplacer par un tout-nouveau de type « aircraft » très beau et très pratique : tout en arasant le réservoir, il imite à la perfection les vannes d'essence montées sur les motos d'endurance et non pas celles des avions comme le prétend l'appellation. De plus, il se verrouille avec la même clé que le contacteur, le porte-casque et la selle. Que demander de plus ? Un nouveau dessin, plus fin et épuré, touche également les clignotants, les rétroviseurs, la selle (qui remonte nettement plus sur le réservoir que l'antécédente), son dossier, la barre de maintien passager, le feu arrière (identique à celui de la 500), le garde-boue avant et les immenses caches latéraux. A propos de ces derniers, le démontage vaut le coup d'être raconté : il faut décrocher la selle, enlever une vis hexacave (surnommée « Allen » pour les intimes) placée sur le côté droit, démonter les quatre vis de 12 qui fixent l'arceau de maintien et enfin virer deux cruciformes bloquant le dossier de selle... Si vous restez calme, comptez six à sept minutes pour cette opération qui vous permettra de jeter un coup d'oeil sur le bocal de liquide hydraulique du frein arrière et sur le niveau d'électrolyte dans la batterie. Vous trouvez ça drôle ? Attendez, le plus hilarant reste à venir.

Travail : vérifier le niveau de liquide du radiateur d'eau ou changer un fusible. Rien de plus simple... Enlever les deux caches triangulaires fixés par pression à l'avant du réservoir, virer la selle, les caches latéraux (voir le cirque ci-dessus) et les trois vis du réservoir. Ne reste plus qu'à débrancher les durites d'essence et c'est dans la poche. Pour des interventions simples, l'accessibilité paraît quelque peu scabreuse.

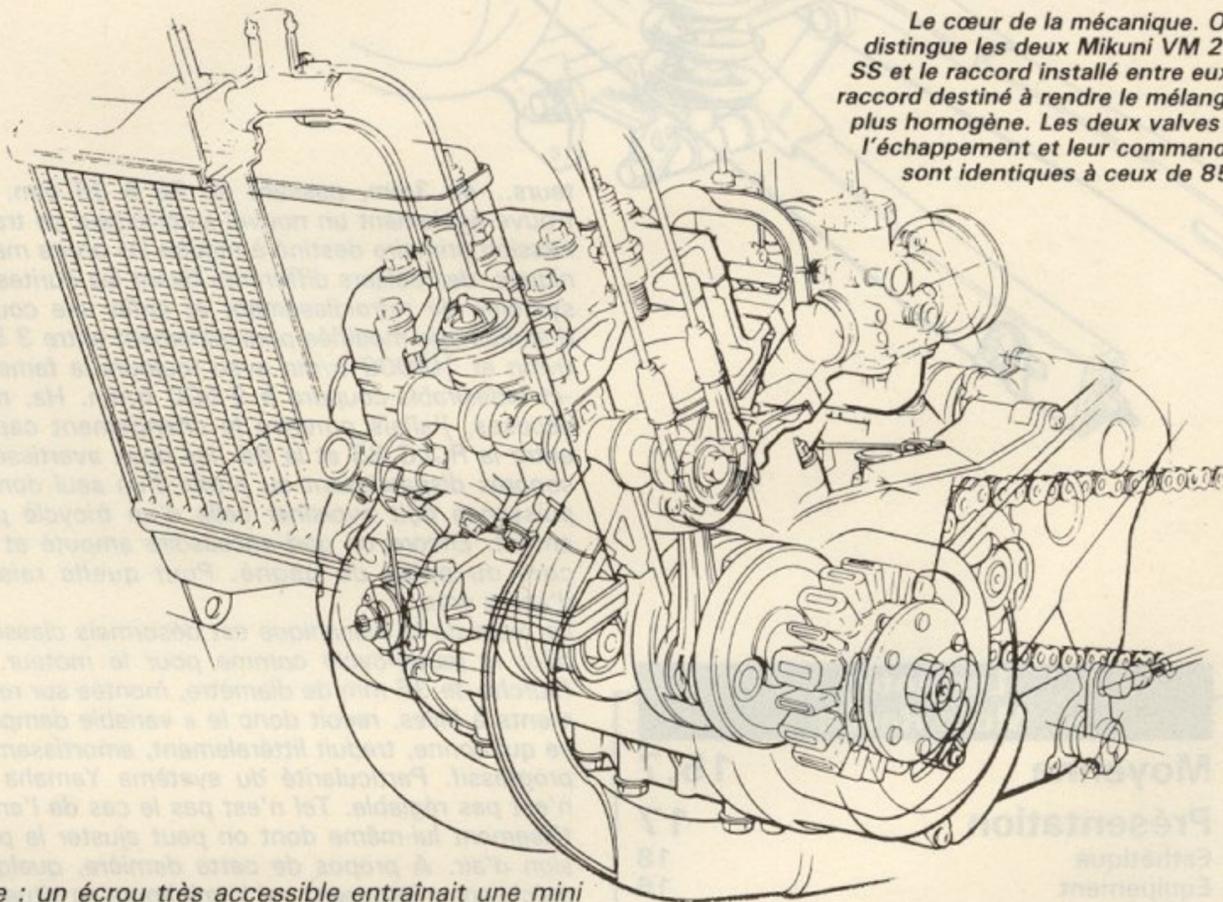
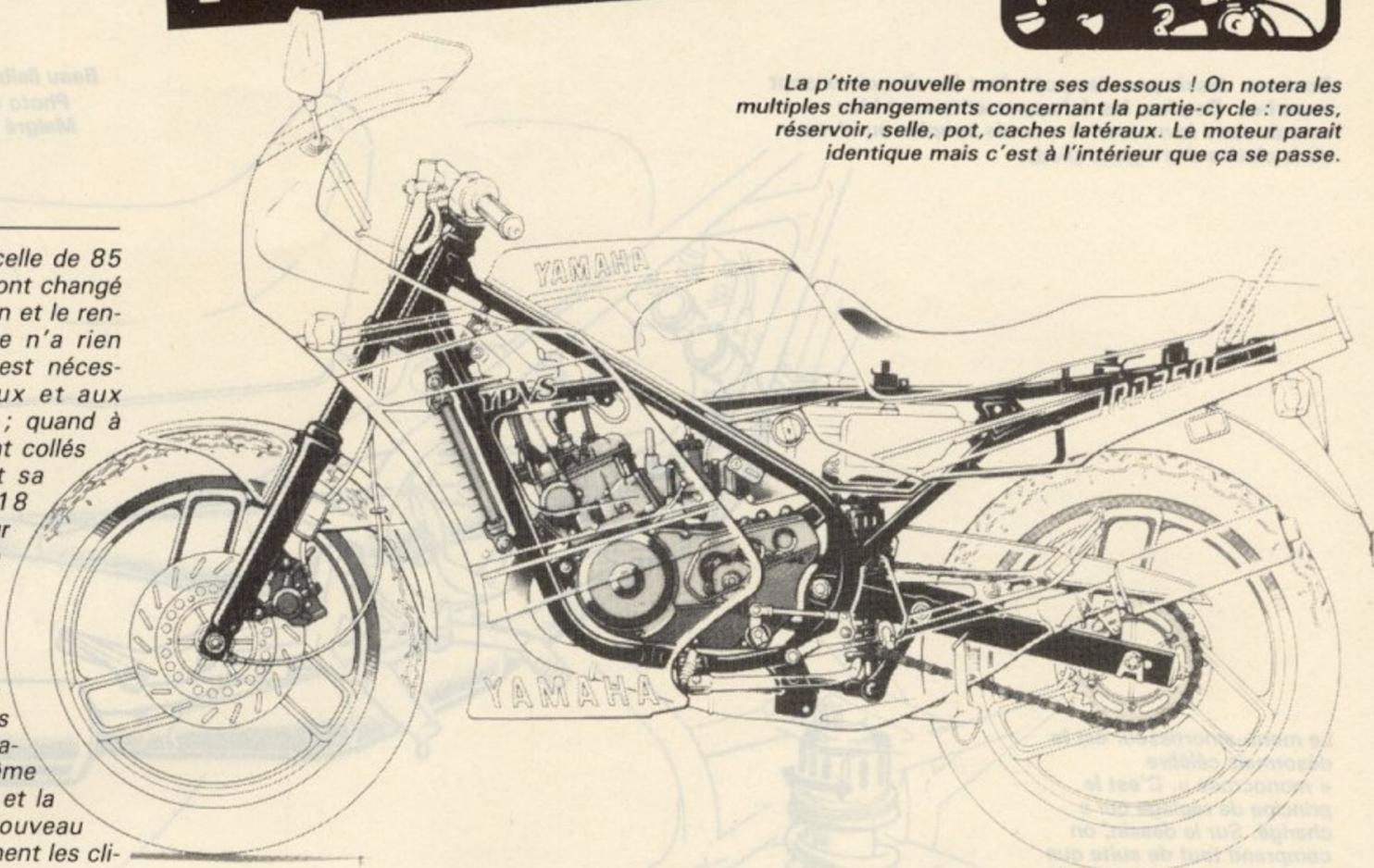
Allez, un comprimé et nous attaquons la suite. Une nouvelle fonderie permet de gagner 400 g sur chaque roue (ce qui fait combien sur l'ensemble, élève Chaprot ?). Même principe pour les platines de repose-pieds et les repose-pieds qui deviennent très très fins, les demi-guidons réglables sur le plan horizontal et le « té » supérieur de fourche qui accueille désormais le contacteur muni de son antivol de direction. Cette politique d'économie -d'austérité ?- se poursuit avec la réduction de l'épaisseur des disques qui passent de 5 mm à 4,5 mm, la réduction de la capacité-batterie et de son poids : de 5,5 Ah à 4 Ah pour la première et 2 090 g à 1 680 g pour le second. Comme on le voit, Yamaha a fourni un effort d'allègement certain sur les composants mécaniques, effort qui, pourtant, ne se répercute guère sur le prix de vente. Haaa, les mystères insondables de l'industrie...

Signalons encore le remplacement de la bobine d'allumage et du redresseur, désormais identiques à la 500 RDLC. Standardiser les pièces entre celle-ci et notre 3 et 1/2 n'est pas une mauvaise chose dans la mesure où cela diminue le coût de production et les problèmes de stockage, très sensibles sur ce type de machine. L'ancien système de réglage de monoamortisseur était bien prati-

que : un écrou très accessible entraînait une mini courroie qui elle-même agissait sur la précompression du ressort. Tout ça disparaît purement et simplement. Il faut désormais glisser la clé à griffe entre les tubes du cadre et, comme vous vous en doutez, la manoeuvre n'est pas de tout repos. Les deux pots d'échappement sont reconçus de manière à réduire le bruit, augmenter sensiblement les perfs, le tout sans oublier d'ajouter l'esthétique très complète avec, entre autre, les silencieux en tôle d'apparence alu. Détail comique : la RDLC est homologuée en Suisse (complètement authentique !) avec des pots à catalyse. La perte de puissance est telle qu'il faut réalésier à 352 cm³, et encore, on ignore les performances de la moto. Ils sont fous ces japonais !

Bref, si on récapitule, cet ensemble de mesures peu onéreuses vise d'une part la réduction des masses -suspendues ou non-, et celle des coûts, d'autre part la revalorisation d'une esthétique devenue banale par la force des choses. C'est la ran-

La p'tite nouvelle montre ses dessous ! On notera les multiples changements concernant la partie-cycle : roues, réservoir, selle, pot, caches latéraux. Le moteur paraît identique mais c'est à l'intérieur que ça se passe.



Le cœur de la mécanique. On distingue les deux Mikuni VM 26 SS et le raccord installé entre eux, raccord destiné à rendre le mélange plus homogène. Les deux valves à l'échappement et leur commande sont identiques à ceux de 85.

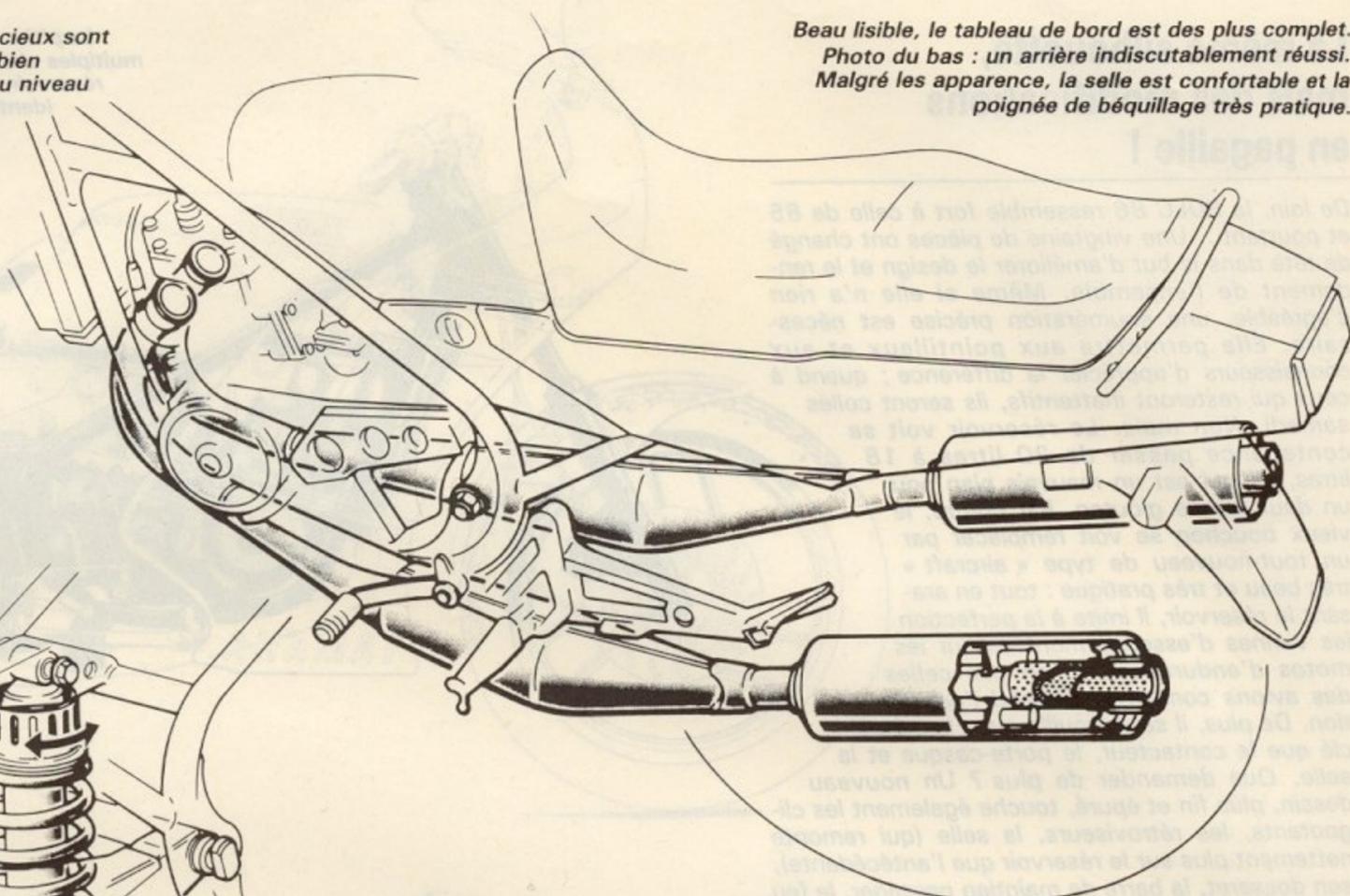
çon du succès : lorsqu'une moto se vend trop bien les gens s'y habituent et n'y prêtent plus attention. Et ça n'est un secret pour personne, depuis six ans Yamaha réalise un joli score au niveau des ventes.

Astuces et peaufinage

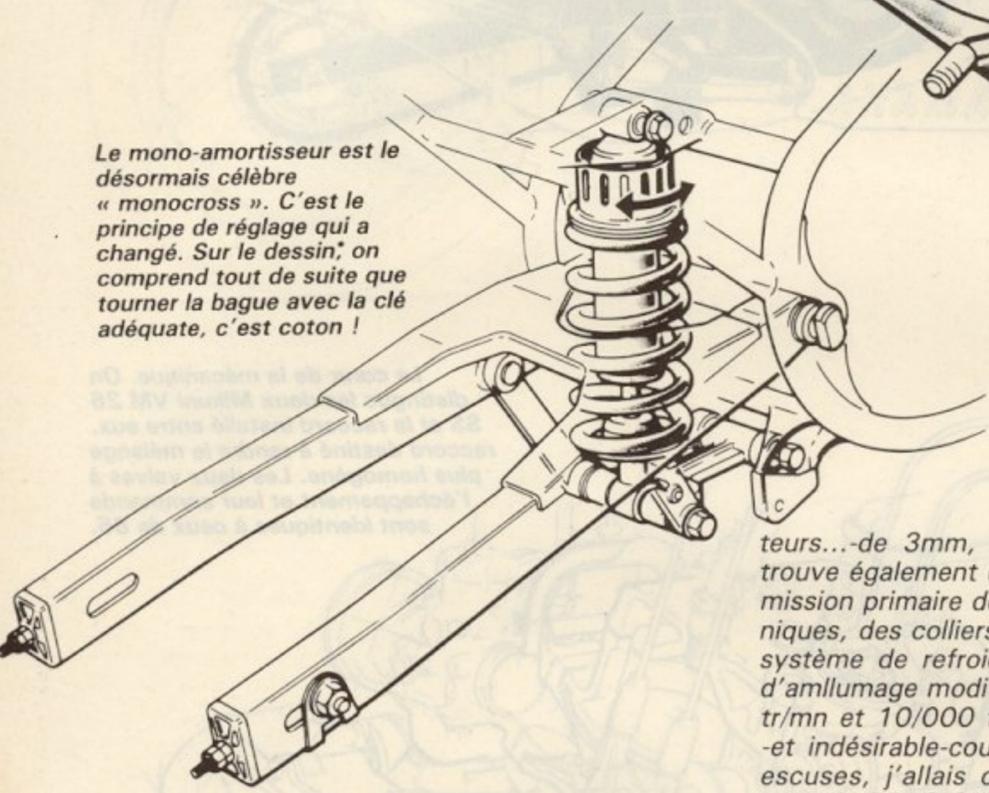
Passons à l'autre série de modifs, moins visibles mais tout aussi importantes., celles touchant le moteur. La forme des chambres de combustion a été légèrement modifiée tout en conservant un volume identique. Histoire d'encaisser le surcroît de puissance, l'épaisseur de la calotte des pistons augmente de 13/10 (6,2 à 7,5 mm), l'acier spécial des segments est amélioré et la hauteur de la jupe se voit rallongée -quel dommage pour les ma-

Nouveau dessin pour les pots dont les silencieux sont superbes. De plus, les échappements sont bien rentrés sous le moteur et montés souples au niveau de la platine des repose-pieds.

Beau lisible, le tableau de bord est des plus complet. Photo du bas : un arrière indiscutablement réussi. Malgré l'apparence, la selle est confortable et la poignée de béquillage très pratique.



Le mono-amortisseur est le désormais célèbre « monocross ». C'est le principe de réglage qui a changé. Sur le dessin, on comprend tout de suite que tourner la bague avec la clé adéquate, c'est coton !



teurs...-de 3mm, passant de 32 à 35 mm. On trouve également un nouvel amortisseur de transmission primaire destiné à réduire les bruits mécaniques, des colliers différents fixant les durites du système de refroidissement et enfin une courbe d'allumage modifiée principalement entre 3 500 tr/mn et 10/000 tr/mn avec toujours la fameuse -et indésirable-coupure à 9 500 tr/mn. Ha, mille excuses, j'allais omettre le changement capital entre la RDLC 85 et la 86 : les deux avertisseurs sonores disparaissent au profit d'un seul dont la puissance doit avoisiner celle d'un tricycle pour enfant. Encore un gad accessoire amputé et encore du poids de gagné. Pour quelle raison, d'après vous ?

Le reste de la mécanique est désormais classique pour la partie-cycle comme pour le moteur. La fourche de 35 mm de diamètre, montée sur roulements à billes, reçoit donc le « variable damper » ce qui donne, traduit littéralement, amortissement progressif. Particularité du système Yamaha : il n'est pas réglable. Tel n'est pas le cas de l'amortissement lui-même dont on peut ajuster la pression d'air. A propos de cette dernière, quelques précisions s'imposent : si le minimum se situe à 0 -difficile de trouver une valeur plus faible-la valeur standard de 0,4 kg/cm² correspond à la conduite solo, avec un maxi de 1 kg/cm² en cas de charge. Lors d'une vérification de pression dans chaque tube, il faut que l'avant de la moto soit en porte-à-faux et surtout éviter d'utiliser un compresseur de garage automobile pour faire l'appoint car il injecte très vite 3 ou 4 kg/cm² ce que n'apprécient guère les joints toriques des valves ! Une pompe manuelle est largement préférable. De plus, les valves n'ayant pas de raccord commun, une différence de l'ordre de 200 g entre elles influe sur la tenue de route de manière sensible, alors... On peut également agir sur les 282 cm³ de 10 WT contenus dans chaque fourreau.

L'amortisseur arrière offre cinq positions de réglage. La position n°1 correspond au plus mou, la n°2 au standard (satisfaisant en solo) et la n°5 au plus dur, genre pleine charge à deux avec des bagages et le poisson rouge. Reste que tourner la

bague avec la clé à griffe, c'est un supplice tellement l'accessibilité est mauvaise ; mais je me répète, c'est vrai...

Originalité côté freinage, le diamètre des trois disques à commande hydraulique sont les mêmes, 267 mm, ainsi que leurs pinces. En procédant de la sorte, Yamaha fait une bonne opération en ce qui concerne la fabrication. Après tout, pourquoi faire compliqué quand on peut faire simple ? Les disques, dont les pistes sont perforées de 18 lumières afin de contrôler leur dilatation, mesurent seulement 4,5 mm d'épaisseur on l'a vu et passé les 4mm, sont bons pour la poubelle, ce qui laisse peu de marge on en conviendra.

Nous terminerons ce chapitre technique sur le moteur, l'un des plus répandus de ces cinq dernières années. Outre le fait d'être refroidi par eau, son principal intérêt se situe dans l'YPVS. Les boisseaux modifiant la hauteur de la lumière d'échappement sont entraînés par le servo-moteur qui est commandé par le micro-ordinateur. Ce bloc de commande mesure la vitesse du moteur à partir des impulsions d'allumage lui venant du bloc CDI et mesure également l'angle d'ouverture des boisseaux par la position du potentiomètre intégré au servo-moteur. De plus, afin d'assurer un fonctionnement correct de l'ensemble, les boisseaux tournent d'un tour complet chaque fois que le contact est enclenché, ce qui explique le curieux « bzzz-bzzz » que l'on entend lorsque le circuit est mis sous tension. De fait, tirer 63 ch d'un bloc de 347 cm³ est un pari technique difficile. Le Système Yamaha de Clapet de puissance offre une aide précieuse afin d'éviter l'arrivée trop brutale des nombreux chevaux et d'obtenir un minimum de souplesse. Comme on a pu le constater dans la partie essai, l'YPVS ne résout pas complètement les gros-problèmes de transfert des gaz dans un deux-temps. La recette miracle doit donner quelques maux de tête aux ingénieurs !

La IWT représente vraisemblablement l'aboutissement technique de la RDLC telle que nous la connaissons depuis six ans et il faut s'attendre sur le prochain modèle à une transformation profonde voire un remodelage complet qui devrait en faire baver plus d'un. Il y a fort à parier que l'influence des Yamaha du Continental Circus soit déterminante, ce qui nous laisse imaginer une moto fabuleuse. J'ai comme l'impression que l'attente va être loonnngue jusqu'à l'arrivée de la bête... ■

Les notes Moto Revue

Moyenne	15,7
Présentation	17
Esthétique	18
Équipement	16
Finition	17
Ville	14,5
Agrément moteur	14
Transmission	14
Maniabilité	15
Aspects pratiques	15
Route	15,5
Agrément moteur	17
Confort	17
Duo	14
Consommation	14
Sport	17,3
Performances	18
Tenue de route	18
Freinage	16
Coût	14

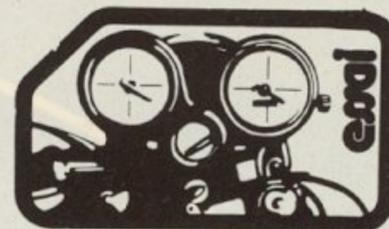




Conclusion

Une ligne sportive, un moteur performant et une partie-cycle précise font de la RDLC F une moto-plaisir dans tous les sens du terme. Si le grand tourisme n'est pas son fort, elle réserve des sensations et des émotions « courses » dès lors qu'elle est pleinement exploitée. Après la découverte de ses nombreuses qualités, les acheteurs deviendront vite des inconditionnels et communiqueront certainement le virus « LC » aux copains. La 350 a encore des beaux jours devant elle !

RD350
26 987 F
Clés en main
Coloris : bleu ou blanc/rouge.
Garantie : 1 an, pièces et main-d'œuvre,
kilométrage illimité.
Importateur : Sonauto.



Fiche technique

Moteur

Type	bicylindre 2 temps à refroidissement par eau
Distribution	par transferts via boîte à clapets. Système YPVS à l'échappement
Cylindrée	347 cm ³
Alésage x course	64 x 54 mm
Compression	6 à 1
Puissance maxi	63 ch (46 Kw) à 9 000 tr/mn
Couple maxi	5 mkg (50 Nm) à 9 000 tr/mn
Régime maxi	10 000 tr/mn
Alimentation	2 Mikuni VM 2655
Lubrification	système de graissage séparé (Autolube)
Mise en route	kick

Transmissions

Transmission primaire	par engrenage à taille droite rapport : 2,869
Embrayage	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses	à 6 rapports
	1 ^{re} 2,571 (34,5)
	2 ^e 1,777 (50,0)
	3 ^e 1,318 (67,3)
	4 ^e 1,083 (92,3)
	5 ^e 0,961 (92,4)
	6 ^e 0,888 (100)
Transmission secondaire	par chaîne large à joint torique rapport : 2,294 (42/15)

Équipement électrique

Générateur	alternateur 12 V 190 W
Batterie	12 V/5,5 Ah
Allumage	électronique TCI
Projecteur	60/55 W halogène

Partie-cycle

Carrosserie	carénage en 4 parties solidaire du cadre
-------------	--

Cadre	double berceau en tube d'acier
Chasse	96 mm ; angle : 26°
Suspension AV	fourche Ø 35 mm téléhydraulique réglable en hydraulique et en air débattement : 140 mm
Suspension AR	type monocross, mono-amortisseur réglable (5 positions) en précompression débattement : 100 mm
Frein AV	simple disque à commande hydraulique Ø 267 mm étrier simple piston
Frein AR	simple disque à commande hydraulique Ø 267 mm étrier simple piston
Roues	à branche en alliage léger AV : MT 2,15 ; AR : MT 2,50
Pneus	sans chambre AV : 90/90-18 51 H ; AR : 110/80-18 58 H

Capacités

Essence	18 l dont 5 l de réserve
Huile moteur	1,7 litres

Dimensions et poids

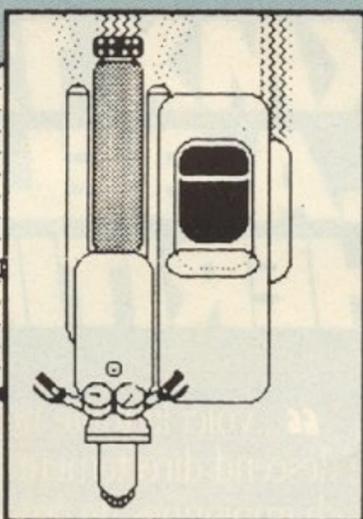
Longueur	2 095 mm
Largeur	700 mm
Hauteur de selle	790 mm
Garde au sol	165 mm
Poids à sec	142 kg
Poids en ordre de marche	159 kg
Répartition AV/AR	AV : 46 % AR : 53 %
Rapport poids/puissance	2,46 kg/ch

Deux frangines surprises en flagrant délit. Demota au premier plan et Vichnevski au second se tirent la bourre. Qui gagne ? La RDLC, de toute façon.

Les roues arrière ? Le pilote CBF prouve qu'avec 63 bourrins dans la main droite, ça n'est vraiment pas un problème. On ne l'aurait pas arrêté, il y serait encore !



Chouette



Side Story

350 LC + Side-car Jewell Junior : « c'est fou »

Un side-car à ne pas mettre dans toutes les mains, d'une finition exemplaire, dont le pilotage ressemble à celui d'un basset.

Mais c'est homologué pour la route. Quel pied j'ai pris.

Un engin fou ce 350 LC attelé à un Jewell Junior !

Il a bien failli gagné le Tour de France 1984 — et ce bougre d'Antoine avait rudement bien prévu son coup. Moi, qui était déjà amoureux du 350 LC Modèle 410, je ne pouvais essayer autre chose pour mon premier essai à Moto Revue.

Ce qui fait la réussite d'un cocktail, c'est un bon choix des ingrédients. Donc, vous prenez le fameux bi-cylindre Yamaha — modèle 1981 — moteur d'origine.

Vous enlevez les roues, pour l'arrière récupération du moyeu d'origine, un coup d'usinage et fixation de deux demi-jantes alu de 10 pouces anodisées or bouchonnées comme sur un scooter.

Pour l'avant, un moyeu maison qui reçoit les mêmes demi-jantes que l'arrière. De la fourche, vous ne conservez que les deux tubes et leurs fourreaux, vous montez le tout sur 2 Eés fabrication maison du plus bel effet, le bras oscillant copieusement renforcé auquel vous rajoutez un amortisseur supplémentaire.

Le cadre reste d'origine, et de plus, j'allais oublier comme side vous accouplez au tout un Jewell Junior.

En selle !

Démoniaque le truc, j'en bavais, depuis que je l'avais vu il y a deux ans. Alors, dès que l'occasion d'un essai s'est présentée, j'ai sauté dessus. Au fait, c'est vrai ça d'habitude on dit monter sur sa moto, là, je « Garde au sol selle pilote 650 cm ».

La position de pilotage : super le guidon maison, bien dans les mains, les commandes accessibles sans les chercher, le tableau de bord est resté d'origine simple et clair.

Les repose-pieds sont conservés, la selle à l'emplacement pilote est légèrement débouffée pour gagner de la hauteur, centre de gravité oblige.

Mon rêve, était devenu réalité, il fallait conclure — contact kik ça démarre. Il vibre à peine, pour un deux temps, beaucoup moins que certaine dès que ça roule. La première réaction d'un side-cariste c'est comment va être la chasse de la fourche et bien,



elle est bonne 85 mm légère, mais pas trop. Mais, comment cela se fait-il que ne je roule pas droit ? Et oui ! ce n'est pas une 1200 avec un 2 places.

La conduite sur les premiers 100 km a été pénible mais, j'ai vite retrouvé l'automatisme de la conduite d'un basset des années 75. C'est incisif, mais pas vicieux. Rapide à l'exécution mais pas méchant, il faut dompter la bête si l'on veut en profiter.

La boîte 6 convient à merveille, pour l'usage du side, et grâce aux roues de 10 pouces, on est toujours dans les chevaux quelque soit le virage.

Mais, au fait, qui m'a dit qu'un 350 LC ce n'était pas souple en 5^e à 2 500 tours ? Poignée dans le coin, ça repart.

Bon et bien maintenant que ça roule, il va falloir tester les virages, à gauche sans passager ! Super !

Presque neutre, bon appui et bonne motricité dans les droits toujours à vide. Pas mal du tout, il faut vraiment tirer dessus pour qu'il lève ; de toute façon, il prévient et, on a largement le temps de corriger si on est rentré trop fort dans le virage. Le Jewell, grâce à son profilage plaque au sol et sa faible garde au sol joue un grand rôle ; la voie aussi.

L'empattement est un peu court si le passager dépasse les 60 kg, et l'avant, en accélération franche décroche un peu vite à mon goût.

Par ailleurs, dans les droits, ça glisse du cul ! Super, juste ce qu'il faut ; c'est l'engin idéal pour sauter d'un virage à l'autre en montagne et sur grande

route cela pousse très fort à en juger la tête des automobilistes qui conduisent des voitures dites sportives. Les réactions de l'ensemble sont identiques sur sol sec et mouillé ; bien sûr quant il pleut c'est un ton en dessous. Les pneus neige se révèlent de bons pneus mixtes, il faut seulement légèrement les surgonfler.

Sur route pourrie, le faible débattement des suspensions side et roue arrière vous mène la vie dure, ça balade sérieux et quand la fatigue se fait sentir ralentir devient un vrai soulagement ; c'est un side sportif et 300 km d'affilée sur petite route style rallye Armistice ne m'ont pas trop fatigué. Pourtant, je vous affirme que l'on n'a pas amusé le terrain ; à la grande joie de mon passager, il s'est bien amusé « le maso ».

Le freinage, alors là, très délicat. L'avant, avec ses disques de 300 mm, un vrai mur, sur le sec, ça va avec un peu d'habitude on arrive à maîtriser le blocage, mais sur le mouillé, c'est à utiliser avec la plus grande douceur en espérant qu'il n'y aura pas une bosse qui viendra déjouer vos plans.

Quant à l'arrière, il est pratiquement inutilisable. Déjà, d'origine c'était un bon ralentisseur alors en side c'est vraiment pas terrible. Je pense, qu'il aurait été souhaitable de mettre un frein sur le side car avec un passager lors d'un freinage violent, ça embarque très vite à gauche quand il y a un léger blocage de l'avant.

Le freinage, est le seul gros défaut de cet engin, non pas qu'il soit mauvais, mais simplement mal réparti sur l'ensemble de l'attelage.

La panier

Et le side dans tout cela ? L'accès y est simple et d'après le passager, le tout n'est pas trop tape-cul, malgré le faible débattement des suspensions.

Les impressions de vitesse sont très vives vu la faible garde au sol et la tenue de route d'après le spécialiste que j'avais à bord, ressemble à une Austin Cooper. Le siège moule bien et la tenue du corps en latéral est correcte. La bulle est un peu basse.

Il manquerait un repose-pied pour se tenir dans les freinages violents. L'esthétique est racée et s'apparente bien à la moto, et sa tenue de route va bien pour une 350 cm³.

Il serait absurde de l'atteler à une machine de plus de 750.

Enfin, il a fallu le rendre à son propriétaire et la séparation a été très douloureuse. Merci à ce dernier de m'avoir fait confiance. Merci à Antoine pour le trait de génie que tu as eu et je sais aux dernières nouvelles qu'un 1000 V 4 Honda est en préparation dans le même style. Alors à quand l'essai.

Fiche technique

Longueur hors tout	2 mètres
Largeurs hors tout	1 mètre 60
Voie	1 200 mm
Empattement	1 350 mm
Avancement de la roue du side	400 mm
Hauteur de selle du pilote	650 mm
Chasse	80 mm (+ ou - 5 mm)
Pneu	145 X 10 (neige)

Etalonnage avec la roue de 10 pouces

Après calcul de réajustement :

- Vitesse maxi 140 km/h (+ ou moins 5 km)
 - Consommation essence environ 11 litres
- ou 100 km

Prix de l'ensemble environ : 35 000 francs.

adresses utiles :

jewell side-car
Route du 8 mai 1945
73410 Albens
Tél. : 16.79.63.02.08

M. Bastiani Antoine
47, avenue de Pugets
06700 Saint-Laurent-du-Var
Tél. : 16.93.31.82.73.

M.S.C. - J.E.

Le tour de France side-car repart !

Le moto club de Vincennes vous propose du 13 au 20 septembre 1986 l'aventure : le 6^e Tour de France side car.

Avec cette année un parcours aussi varié que sélectif. Les villes de Vincennes, d'Aurillac, d'Albi, de Tulette, de Marsanne (Drôme), d'Orange et enfin de Brignoles vous accueilleront.

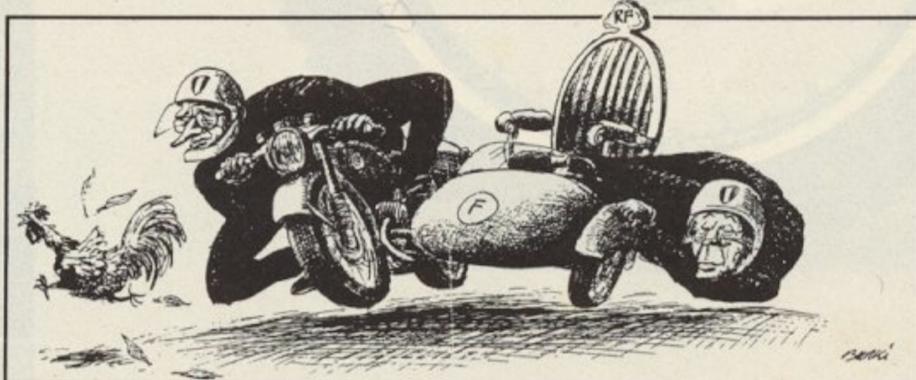
Les circuits les plus prestigieux : Carole, Le Mans, Magny-Courts, Nogaro, Albi, Le Castellet sont au menu pour les plus attaquants d'entre vous. Alors, side-caristes de tout poil si vous ne voulez pas pas-



ser à côté de « LA » grande classique du side-car en France, contactez dès maintenant Gérard Planchon au (1) 43.09.54.62 ou écrivez lui, 21, rue René Fauge-ras, 93220 Gagny.

Cohabitation

On ne pouvait manquer de passer ce superbe dessin



dans notre rubrique « Chouette Side Story ». Tout va bien, singe et pilote emmènent l'équipage qui dans un sens, qui dans l'autre. Y aurait-il un message ? (dessin paru dans « 24 heures » le 21 mars).