

# Moto revue

Comparatif :  
Essence-injection  
Kawa 1000 « FUEL »  
contre MK II.

Rougerie, Dupond :  
vainqueurs à Chimay

Trial mondial : 4 français  
dans les 10 premiers !

N° 2465 - 5 juin 80 - 7 F. 7 F. 50 fb. 3fs.

## EXCLUSIVITE MONDIALE

# «BIS»

## APRES LA 350, PREMIER ESSAI DE LA 250 RD YAMAHA





Après la 350, voici la RD  
250 à eauPar Eric Glain,  
Philippe Borguet et Hans Peter

## PREMIER ESSAI

Historiquement et génétiquement, la Yamaha RD 250 LC a les mêmes origines que sa grande sœur 350. Avec seulement quelques chevaux de moins : 40 contre 47, et le même poids : 139 kg à sec, la 250 procède de la même démarche de la part du constructeur. En jouant sur trois tableaux : le ras le bol « 4 temps faiblard » en moyennes cylindrées, d'où un moteur bicylindre deux temps à refroidissement liquide ; l'attrait de la compétition, et grâce notamment à la place occupée par Yamaha dans ce domaine en vitesse, d'où l'utilisation d'un moteur et d'une suspension arrière de type cantilever directement dérivés des fameuses TZ 250-350 ; un retour aux motos de faible poids et encombrement dans des cylindrées intermédiaires, d'où un rapport poids-puissance-plaisir étonnant et inhabituel ces dernières années.

La Yamaha 250 LC, tout comme la 350 d'ailleurs, répond parfaitement à ce souci. Pimpante, enlevée, vive, petite, râblée-musclée, elle respire la joie de rouler, le plaisir de conduire, la soif d'attaquer. On la sent vibrante, piaffante, rien qu'en la touchant des yeux. Quelle différence avec les modèles XS 250-400 quatre temps sortis par la marque voici deux ans !

Les dimensions des deux machines sont strictement identiques. Même partie-cycle, même poids, mêmes équipements. Seule distinction : le sigle RD 250 sur les cache-latéraux, et la couleur rouge. Et encore : il paraît qu'elles seront livrées en rouge et bleu dans les deux cylindrées !

Pas besoin donc de faire le tour du propriétaire puisque vous avez lu (n'est-ce pas ?) le numéro 2460 dans lequel Hans et Richard Verdet vous décrivaient cette moto dans tous les sens.

**Sous le signe de l'eau...**

RD 250 LC : liquid cooled, refroidie par eau. De l'eau... j'en ai eu un maximum en allant essayer la moto en Belgique ! Ça fait partie des inconvénients du métier. Vous vous dites chic, une 250 à essayer, quel pied. Et vous arrivez sous un déluge de flotte, en dérapage au premier freinage et noyé derrière les gerbes que tirent les camions derrière eux. Philippe Borguet et moi aurions souhaité du sec pour pouvoir attaquer un peu. Hans, lui, s'en fout : il

**VOUS AVEZ LE BONJOUR  
DE HANS...**

Hans Peter. Vous connaissez, non ? C'est un pote à nous, qui a réussi le scoop mondial de la 350 Yam à eau, le 1<sup>er</sup> mai 80.

Oui, souvenez-vous : Hans a été le premier journaliste au monde à essayer cette moto. Des

mauvaises langues concurrentes ont dit : « bof, pas un vrai essai,

nous, etc. » Laisse béton, les jaloux. Etre le premier et le

meilleur, ça fait toujours râler, comme dirait Mallet (ça va, les

chevilles, Gilles ? Change de peinture si ça serre). Alors, pour

bien enfoncer le clou et pour vous prouver, chers lecteurs, que

vous êtes les mieux servis de

France au niveau de

l'information chaude, Hans

Peter, Philippe Borguet et moi

même récidivons et vous

présentons le premier essai

de la 250 Yamaha à eau ! les

shadocks, vous avez

le bonjour de Hans...

est waterproof, et pas mal d'autres choses aussi. Drôle de mec, décidément. La 250 RD que nous avons eu totalisait 417 kilomètres et portait le numéro de série moteur 00000006 !

Autant dire qu'elle sortait, sinon de chaîne de montage, du moins de caisse. Ce qui n'a pas rendu l'essai aisé : la pluie, et une moto neuve.

A la prise en main, aucune différence avec la 350. Si ce n'est que, pour ma part, je trouve la position des repose-pieds trop en avant, les commandes reculées pas assez

reculées en somme, et je n'aime pas la forme du réservoir qui présente deux pans assez vifs au niveau de l'entre-jambes, ou de l'entre-cuisses comme vous voudrez. En fait, cette moto devrait avoir des bracelets et des commandes très reculées ! Qui a dit que ça deviendrait une TZ ? Bon, d'accord, et alors ? On peut rêver, non ? L'utilisation massive du plastique pour gagner du poids ne saute pas aux yeux d'emblée, tant la qualité du noir mat qui recouvre ces pièces et la finesse du plastique sont bonnes. Mais il faut voir comment tout cela va vieillir.

Les commandes sont classiques, comme la plupart des commandes Yamaha, avec le démarreur électrique en moins et l'antivol couplé à la clé de contact en plus. Les rétros ont une forme étrange. Ils ne sont pas faciles à régler, mais une fois fait ils ne bougent plus et rétrovisent bien. C'est tout ce qu'on leur demande.

**Le bruit, c'est déjà le rêve !**

« Plouc-Plouc », disait-on dans l'essai de la 350. C'est toujours ça ! Quand il tourne sur le ralenti, ce moteur fait « plouc-plouc-plouc », le tout à la fois sec, métallique et feutré, exactement à cheval entre les anciennes RD et les TZ de course. Si vous fermez les yeux et que vous n'écoutez que l'échappement, la ressemblance avec ces dernières, en plus feutré bien sûr, est frappante.

Le twin deux temps démarre avec une facilité déconcertante. Le kick est court, placé assez haut et légèrement sur l'avant. Il faut théoriquement relever le repose-pied droit, pour le laisser passer, mais la moto démarre même si on ne le fait pas. La seule différence fondamentale entre la 250 et la 350 essayée, outre la cylindrée, réside dans la disposition des vitesses. La 350 avait une grille inversée : la première était en haut et les 5 autres vitesses en bas. Sur la 250 pas du tout : la première est bien en bas et les autres en haut. En fait c'est toujours la même boîte : il n'y a que le sens de montage du renvoi de sélecteur qui change, soit en haut soit en bas selon les pays. Dès les premiers tours de roue, on retrouve un comportement identique à celui de la 350. Une moto légèrement penchée sur l'avant, qui ne s'écrase pas sur l'arrière à l'accélération





# YAMAHA 250 RD





assez raide, rigide, que l'on sent un peu tendue comme un arc, précise et ferme. Les commandes sont un modèle de douceur et la précision de la sélection permet de solliciter le moteur avec encore plus d'efficacité.

La moto que nous avons pu piloter n'avait qu'un seul disque avant mais elle devrait pouvoir être livrée avec deux disques. Sous la pluie, le freinage n'est pas facile à juger. Il nous a paru efficace, sans sécheresse excessive, mais délicat à doser à l'arrière bien qu'il s'agisse d'un tambour dont l'étanchéité est, a priori, meilleure.

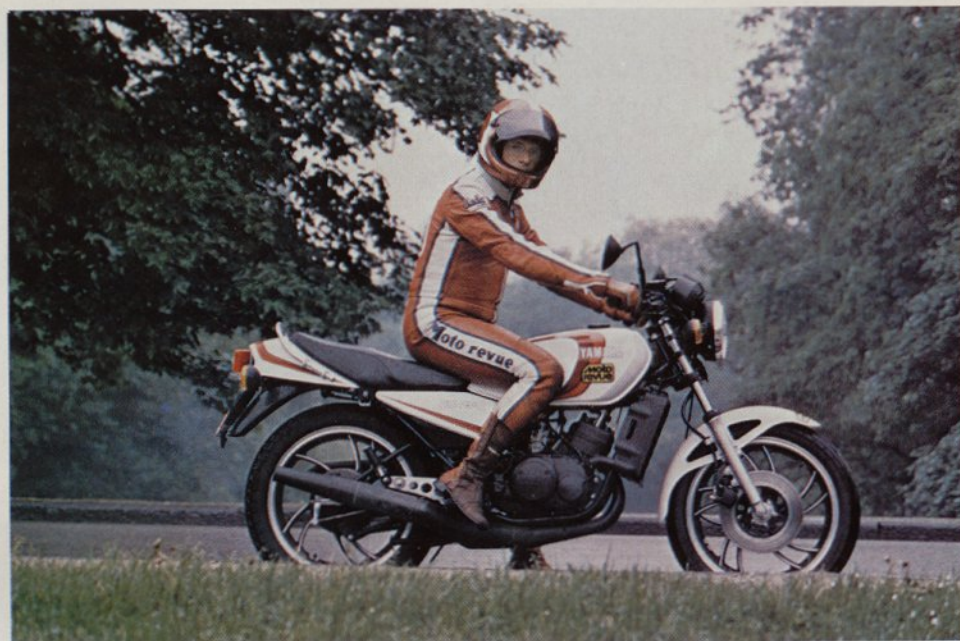
La suspension arrière colle littéralement la roue à la route, ce qui permet un freinage très... adhérent bien que la roue sautille trop facilement dès qu'il y a blocage.

Le moteur n'est pas la bête de course inconduisible. Il est au contraire assez élastique ; il reprend à partir de 3000 tours en allure vraiment avec une efficacité maxi entre 6000 et 7500, le régime de croisière semble être 7000 tours, c'est-à-dire 1000 tr/mn de plus que sur la 350. Les reprises, grâce à la boîte à étagement très serré, sont étonnantes. Il n'est toutefois pas nécessaire de travailler du sélecteur en permanence. On peut très bien rester tranquille en 6<sup>e</sup> à 6000 tours. Le moteur reprend, alors avec des vibrations assez désagréables.

Pour le plaisir, il faut être tout le temps dans les tours, même si le moteur accepte de ne pas y être. Le comportement est d'ailleurs très différent lorsque le moteur est sous-employé : vibrations, reprises nonchalantes. La différence ne s'exprime pas en milliers de tours, quelques centaines seulement, mais l'agrément et l'efficacité s'en ressentent aussitôt. En fait, le dosage est curieux. Tout en paraissant souple et docile, cette moto doit être conduite dans les tours. Il faut monter les intermédiaires qui atteignent allègrement 9500 (et encore, la moto n'était pas rodée !) : 45 en 1<sup>re</sup>, 60 en seconde, 90 en troisième, 110-115 en quatrième, 125-130 en cinquième, 150 en sixième. La moto ne prenait pas plus de 8500 tours en 6<sup>e</sup> sur notre moto, ce qui devrait correspondre une fois rodée à un bon 9500, soit 165-170 compte. Reste à voir les chronos.

En ville, la 250 LC est un régal. Petite, légère, basse, maniable, elle se conduit du bout des doigts avec efficacité et précision. Il faut démarrer un peu à l'embrayage, pas trop, et la conduite peut-être au choix cool ou façon Grand-Prix. Pas bruyante et tenant bien un ralenti discret, le 250 LC est également une bonne citadine.

Mais son terrain préféré, c'est incontestablement la petite route sinueuse. Douée d'une partie-cycle remarquable, d'une garde au sol excellente, la 250 LC est parfaite dans les enchaînements de petites courbes, les changements d'angle, les lon-



gues courbes serrées. La moto donne l'impression d'être collée à la route. On éprouve immédiatement l'envie de prendre la trajectoire, de sortir le genou et de pointer des yeux sur la fin de la courbe. L'attaque, en somme. Jamais de guidonage, une souplesse et une précision de conduite remarquables. La boîte serrée, précise et l'embrayage souple sont des alliés précieux dans ces circonstances. La 250 LC paraît être un jouet avec lequel on peut s'amuser sans craintes.

Homogène, tenant bien la route, freinant correctement, elle donne envie de se faire plaisir et sa taille, son poids et surtout son rapport poids-puissance permettent de rattraper des erreurs, un peu de faire

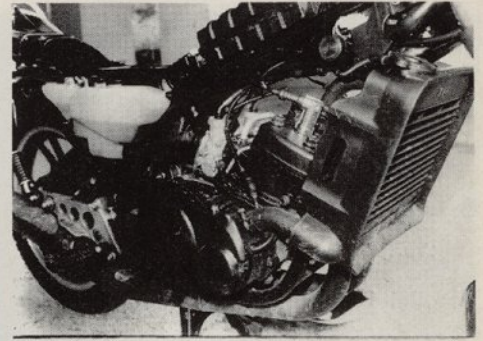
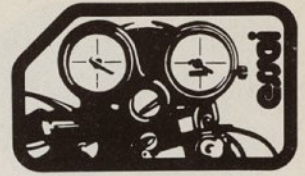
n'importe quoi. Ce sera une excellente moto de débutant et une fabuleuse moto de pilote chevronné. Paradoxal ? Ce n'est certes pas un argument publicitaire facile. Mais c'est la vérité et sans doute la meilleure preuve que Yamaha a réussi là une machine d'exception.

Reste à attendre que cette moto arrive chez nous. Ce sera bien après la 350.

### **Bon sang ne peut mentir**

Après cet essai, Philippe Borguet a continué sa route au guidon de la 250 LC. Voici les notes de son carnet de bord. Une gueule terrible, cette petite Yam qui fait même frémir les possesseurs de grosses cylindrées. C'est aussi beau qu'une





*La cylindrée de ce petit bicylindre est de 247 cm<sup>3</sup> obtenue par un rapport course - alésage on ne peut plus carré, 54 x 54 mm. Le taux de compression est de 6,2 à 1 et on apprécie toute la valeur des 36 ch fournis à 8500 tr/mn. Couple maxi : 3,07 kg/m à 8000 tr/mn. Poids à sec : 157 kg. Le reste est conforme à la 350 RD. Non importée en France, la date de commercialisation n'est pas fixée.*

petites montées de la chaussée vous feront perdre du régime, sans parler de la conduite en duo qui freinera l'ardeur du moulin.

Faites gaffe de ne pas descendre aux environs des 6.500 t/m environ car à ce point le moteur émet des vibrations bizarres que l'on ne retrouve jamais à un autre régime.

Si vous voulez réaliser des temps départ arrêté, il est indispensable de faire crier l'embrayage. C'est très gai, on s'y croirait, mais à la longue tout cela va-t-il tenir ? Il faudra vous habituer aussi à l'effet du « Cantilever ». Au freinage, la moto a tendance à piquer du nez. Au début la sensation est étrange, mais comme tout, on s'y habitue. Méfiez-vous aussi des pneus montés d'origine, leur tenue de route n'est pas évidente même sur sol sec (lors des freinages violents, et suite à l'effet « Cantilever », l'avant a tendance à riper).

La suspension, dans son ensemble, est assez ferme (les sportifs apprécieront) et si de temps à autre elle talonne (à vous de la régler suivant votre conduite et votre poids), elle ne déséquilibre jamais la machine.

Le plaisir n'a pas de prix dit-on, celui prit avec la RD 250 LC, et Dieu sait si on en prend, sera étroitement lié à celui de la « Benzine ». En rôdage, notre engin a englouti près de neuf litres. C'est beaucoup surtout si l'on y ajoute encore l'huile. A propos du graissage séparé, jetez souvent un coup d'œil au réservoir d'huile placé sous la selle. Normalement un témoin au tableau de bord vous signale le seuil minimal.

Dangereux. Encore faut-il qu'il s'allume ! sur la machine d'essai il est resté sans réaction. Bilan : une amorce de serrage en rase campagne et plus de dix bornes parcourues à moyen régime. Bien qu'émettant quelques grincements les cylindres ont tenu le coup et retrouvé toute leur vigueur une fois lubrifié convenablement. « Solide la Yam ! ».

TZ ! D'un autre côté, le moteur de la RD 250 LC très pointu demande un certain métier pour être bien exploité même si son admission à clapets lui permet de tourner en bas.

En dessous de 6.500 t/m, le moteur n'est pas franc et paraît engorger. Question de rôdage peut être, car la machine prêtée par l'importateur belge n'affligeait pratiquement aucun kilomètre au compteur. Les accélérations se font, jusqu'à cette limite, un peu attendre, ce qui pose un problème en circulation urbaine. En ville, il est conseillé de rouler à un régime constant (plus ou moins 4 à 5.000 t/m) plutôt que d'accélérer violemment. Toutefois si vous accrochez les 7.000 t/m et vous res-

tez dans cette plage de régime allant jusqu'aux 9.000 (la zone rouge commence à 9.500 t/m), on découvre une autre moto. En jouant avec les cinq premiers rapports le plaisir de la « LC » paraît dans son ensemble mais vous avez intérêt alors à attaquer les petites routes. Légère ; maniable, cette 250cc possède d'étonnantes ressources vous permettant de « sauter » les voitures allégrement et de maintenir une vitesse oscillant entre 120 et 140 km/h compteur. (Vu le rôdage, il ne nous a pas été possible de pousser la bête jusqu'à sa limite). Si vous désirez soulager la mécanique, il suffira d'enclencher le sixième rapport de la boîte de vitesses, mais attention, un vent un peu fort, les