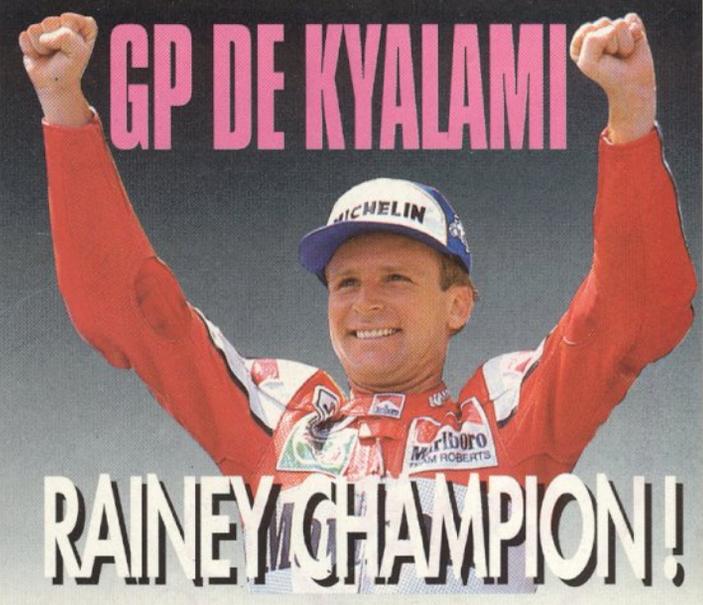


PETITES ANNONCES  
COTE DE L'OCCASION

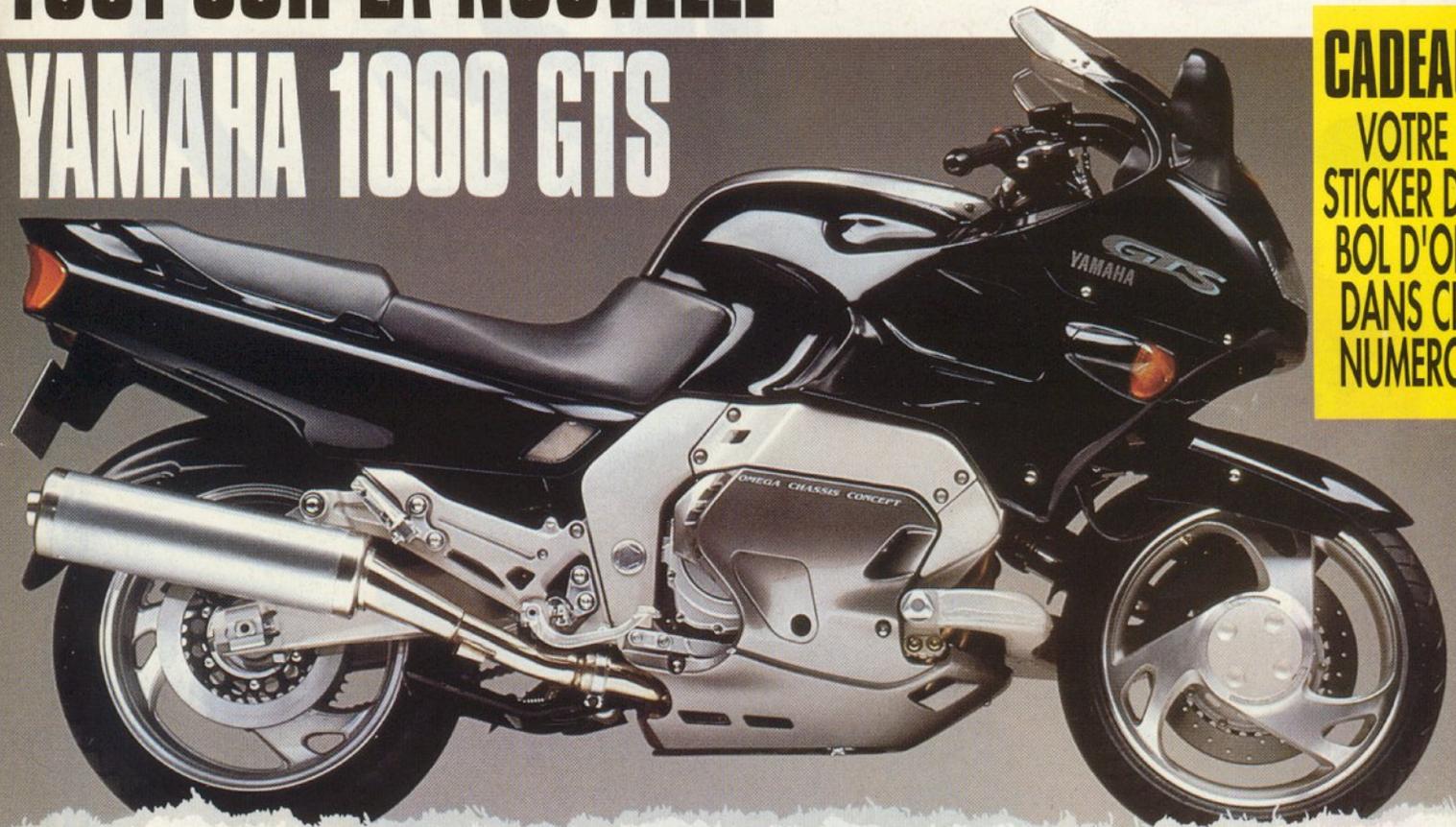
# MOTO REVUE



## GP DE KYALAMI

### RAINEY CHAMPION!

# TOUT SUR LA NOUVELLE YAMAHA 1000 GTS



**CADEAU**  
VOTRE  
STICKER DU  
BOL D'OR  
DANS CE  
NUMERO

### endurance

**HONDA  
750  
RVF**



LA REINE  
DE SUZUKA  
A LA LOUPE

**NOUVEAUTES  
CROSS**  
PREMIER CONTACT  
AVEC LES MODELES  
**93**

### essai rétro



**HONDA 750  
HONDAMATIC**

A QUAND L'OPTION BOITE AUTO  
SUR LES MOTOS MODERNES ?

# BOL D'OR

- LES PREMIERS ESSAIS
- LE PLAN DES FESTIVITES EN POSTER

M2163 - 3053 - 17,00 F



# ENDURANCE PAS CHÈRE

*Elle a fini les 24 H du Mans, terminé les 1 000 km de Carole et elle risque bien de remettre ça l'année prochaine, voire au Bol d'Or ! Les 350 petits cm<sup>3</sup> de cette moto ont rendu admiratifs les plus perplexes et ont transformé notre curiosité en prise de contact. Par Serge Gisquière.*

**S**ouvenez-vous : le Mans 92, la moto n°41 franchit la ligne d'arrivée au terme de 23 h 30 de course rythmées au son de ses deux pots de détente. Eh oui, il s'agit bien d'un 2 temps, le seul "bicylindre à trous" engagé cette année pour boucler les deux tours d'horloge mythiques. Aucune prétention à la victoire, bien sûr : l'objectif avoué était de finir sans se soucier du classement.

Heureusement d'ailleurs, puisqu'ils se classent derniers après s'être fait enfumer une bonne "cent-cinquantaine" de fois par les vainqueurs.

Peu importe, c'est les yeux gorgés de fatigue et de bonheur que les trois pilotes, Alves, Dumont et Dia, le coordinateur Francesco Scuderi, Guy Dumont le chef mécano et les copains, copines et sponsors se congratulent derrière la herse fermée de leur stand.

Une belle histoire qui ne représente que la partie visible de l'iceberg ! Car sous le carénage de la petite Yamaha, il n'y a pas que de la mécanique. On y trouve aussi et surtout une bonne dose d'imagination et de volonté !

**Genèse** L'idée de s'aligner sur un 2 temps à une course d'endurance -et quelle course !- a germé dans le cerveau de Lionel Dia, commercial chez Orly Moto et pilote de vitesse à ses heures (champion monobike

# 2 TEMPS

Yamaha 350 RDLC  
Endurance Orly Moto

# 3 MOUVEMENTS



Le strip-tease commence. On distingue l'optique 1000 FZR, largement suffisante lorsque la piste est éclairée.

87, champion 500 national 90 et vice-champion Open la même année). Pour lui, pas question d'un quelconque pari technique ou autre, mais plutôt une occasion de se faire plaisir à moindres frais dans une structure légère tant mécaniquement que financièrement. Plusieurs sponsors répondent à l'appel lancé par la petite équipe : Orly Moto bien sûr, Auto Bilan, la Société Technique

Française du Nettoyage, le C.E.R. Bobillot pour les 1 000 km de Carole et surtout Mobil 1 qui met le feu aux poudres en permettant de boucler le budget.

Qui plus est, Mobil profite de l'occasion pour tester dans des conditions extrêmes une huile de boîte et une graisse pour chaîne encore en phase de développement et dont les résultats s'avéreront stupéfiants.



Miss Orly Moto de profil : rien d'extraordinaire à se mettre sous la paupière, tout est dans la démarche. Ce qui ne l'empêche pas d'être belle !

**Simple et ... efficace !** La recette est simple : prenez un moteur de 350 RDLC et une partie-cycle de TZ 250, ajoutez une pincée de faisceau lumineux et un zeste de préparation, saupoudrez d'une bonne dose d'enthousiasme et inscrivez-vous aux 24 heures avec un budget de 55 000 F (moto comprise !), ça doit marcher.

La partie-cycle est effectivement une TZ 250. Chère, me direz-vous ? Pas quand elle date de 1988 et qu'elle a été rachetée 3 000 F il y a deux ans à un copain. Les seules modifications concernent le berceau démontable, qui a été corrigé pour accueillir le moteur plus volumineux du 350 RDLC, l'amortisseur qui s'est vu remplacé par un élément Ohlins et les jantes prélevées sur un modèle plus récent. Le moteur a, quant à lui, été récupéré sur un RDLC 1988 racheté d'occasion pour la somme astronomique de... 8 000 F. On élimine le superflu, à savoir la pompe à huile et les bouts de carter en trop, on gave le tout grâce à des Mikuni de 35 mm de diamètre et on évacue les gaz via des pots réalisés par Millet. Préparation Promosport minimale par L. Versyp chez Y.M.A., voilà pour le propulseur. Côté instrumentation et équipement, on note la présence d'un compte-tours RDLC, d'un thermomètre, d'une optique de FZR 1000 alimentée par un circuit électrique sim-

plifié RDLC (elle aura servi, celle-là !), des platines repose-pied maison plus quelques pièces en kevlar par ci par là. Résultat : une machine extrêmement simple, préparée en moins d'un mois pour une somme totale d'environ 30 000 F. Qui dit mieux ?

**Légère... si légère** Une rapide prise en mains de la moto permet de se forger une opinion sur les qualités et défauts de la 350. Inutile de chercher midi à quatorze heures, son principal atout est sa légèreté. Du haut de ses 120 kg, la moto se jette dans les virages avec une facilité déconcertante là où une 750 requiert force et attention. Les freinages permettent aussi à la petite de reprendre une partie de ce qu'elle concède dans les accélérations. Pour avoir tourné avec la moto lors des essais des 1000 km de Carole, au beau milieu de la horde des 750 cm<sup>3</sup>, je puis vous dire que la moto s'en tire plus que bien et ce malgré un moteur encore en rodage et des vitesses inversées auxquelles j'ai eu quelques difficultés à m'adapter. Il faut admettre que la configuration du circuit lui convient très bien. Seuls des pots d'échappement un tantinet trop ventrus vous rappellent de temps à autre que les prises d'angle n'ont pas que du bon, même si la puissance modeste du moteur vous incite à remettre les gaz sans appréhen-

sion en plein virage. Parfois trop facile ! Autre atout et conséquence directe de son poids plume, la moto est très peu gourmande en gommes et plaquettes de frein. Maintenance minimum donc et possibilité d'intervention rapide en cas de casse moteur (chose interdite sur un gros 4 cylindres) font de cette moto un véritable bonheur en endurance.

**Une alternative ?** Que dire de plus de cette moto si ce n'est qu'elle représente finalement bien plus qu'un simple moteur 2 temps de 350 cm<sup>3</sup> au milieu des 750 Superbike. Elle crédibilise le fait que l'on peut encore songer à se lancer dans le bain de la compétition de manière originale (et non marginale !) sans pour autant se ruiner. L'attention qui a été prêtée à cette formule par la presse, les sponsors et même les autres teams prouve, si besoin, qu'imagination n'est pas synonyme de ridicule et qu'elle est -ô combien !- louable lorsqu'il s'agit d'assouvir sa passion.

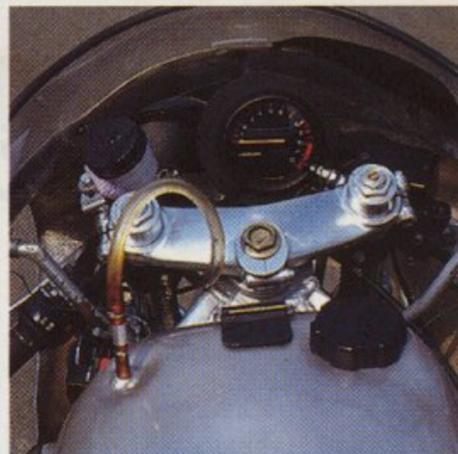
D'ailleurs, il semblerait que les sponsors soient prêts à remettre le couvert pour le Bol d'Or et qu'une escapade outre-Pacifique ne soit pas à exclure (les Japonais sont friands de ce genre d'initiative !). Un exemple à méditer, certainement, et un filon à exploiter, assurément. ■



En vrac le berceau travaillé, l'ablation de la pompe à huile, le pot Millet renforcé là où il limite la prise d'angle, la pédale de frein FZR, le superbe kick !



Le système électrique est du RDLC simplifié. Notez le support de batterie en kevlar et la durit qui fait office de réservoir de lockheed.



Aux commandes, compte-tours et commodos RDLC (toujours) et thermomètre... caché par un tube de fourche.



L'unique optique, d'origine FZR 89 elle aussi, est fixée à un support maison. Simple, pas cher et satisfaisant; il suffisait d'y penser...