

Moto Revue

Exclusivité mondiale :
Schreiber essaie
l'Italjet 325 !

Dossier : les écoles
de mécaniques

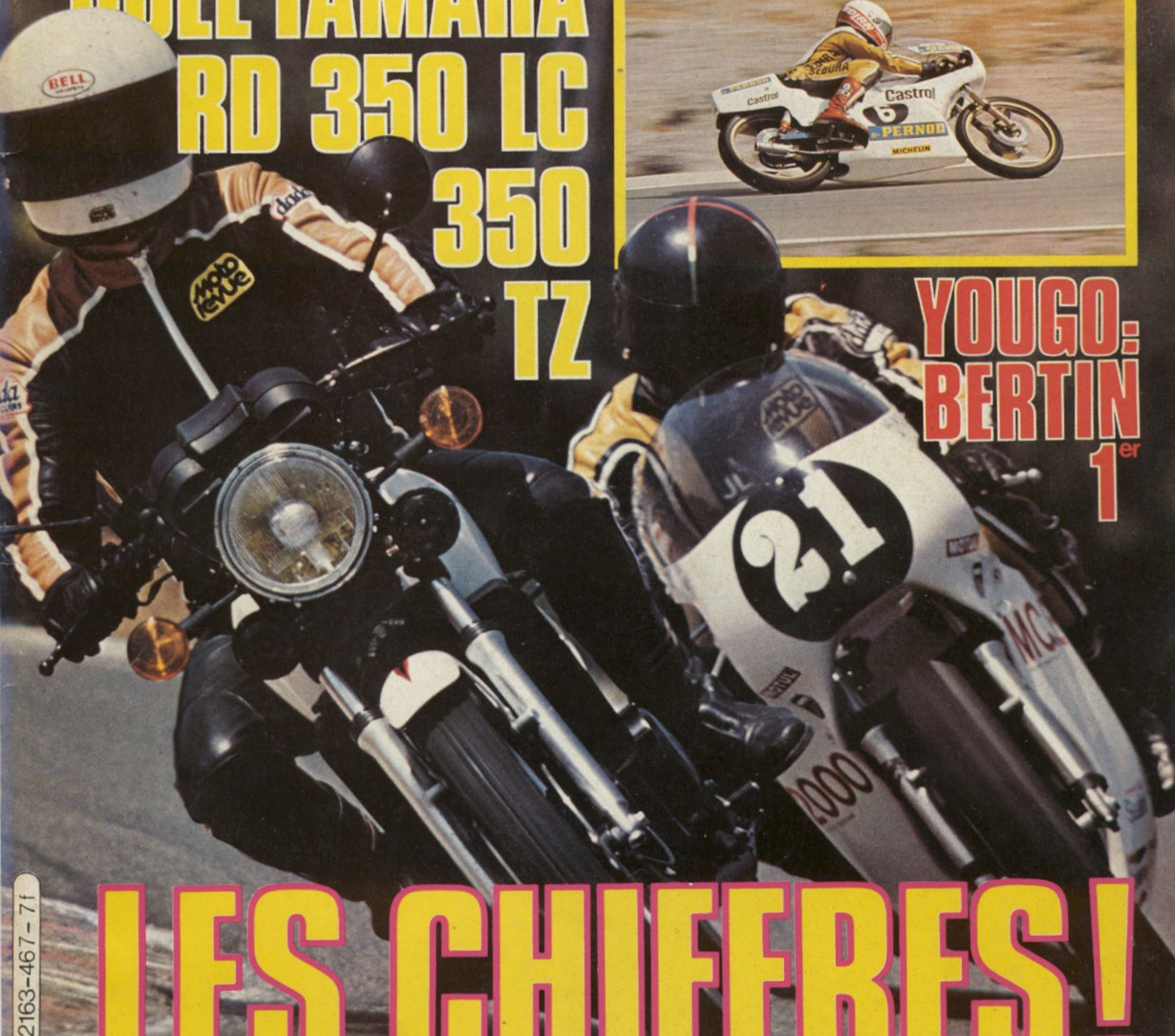
Endurance :
Léon Chemarin - Honda
option sur le titre.

N° 2467 - 19 juin 80 7 F - 50 fb.3fs.

**DUEL YAMAHA
RD 350 LC
350
TZ**



**YOUGO:
BERTIN
1^{er}**



LES CHIFFRES !

M 2163-467 - 71

YAMAHA RD 350 TEMOIN: TZ 350

Une RD 350 LC n'est pas une TZ et vice versa

Mis à part les coloris et l'équipement route, une 350 LC serait identique à une 350 TZ. C'est du moins ce qu'on veut nous suggérer. En y regardant de plus près, c'est beaucoup moins évident. C'est le même dessin de cadre, certes, qu'on découvre une fois retirés les caches plastique latéraux de la LC mais les cotes sont toutefois assez différentes (voir fiche technique) pour les deux machines.

Sur les RD 350 LC, le fameux bras oscillant du système cantilever est en tubes d'acier. Ce n'est plus cette merveille de soudure d'alliage léger en tubes (de section carrée) qui équipe les TZ de série. Par ailleurs la fixation de l'amortisseur central se fait façon YZ, sur la moitié de la partie supérieure du cadre et non plus sur la colonne de direction. Le réservoir en polyester est remplacé ici par un habillage très élégant mais le réservoir ne contient plus que 16 litres contre 23 pour les TZ. La selle monoplace aussi légère que spartiate fait place ici à une biplace, à deux étages entourée d'un arceau de maintien, chromé pour le passager. A noter toutefois que l'axe de bras oscillant est situé au même niveau que sur les TZ. La fourche qui bénéficie de joints spéciaux d'étanchéité est aussi différente sur la taille des ressorts que peut l'être le tarage du monoshok sur une machine de 107 kg (contre 156 pour la LC) avec quelques... 50 km/h de plus ! Pour une meilleure protection sous la pluie, le garde-boue AV en plastique injecté avec fixation par rivets « pop » comme sur les TZ est inversé. La partie la plus importante est tournée vers l'arrière de la roue et non plus vers l'avant. La protection du moteur est meilleure sous la pluie en l'absence d'un carénage.

Côté freinage l'énorme disque unique de la TZ a fait place à un double disque sur la LC, lui-même solidaire d'une très belle roue en alliage dite « Italic ». Parce que les TZ de série sont encore équipées de roues à rayons classiques et d'un seul et unique frein à disque !

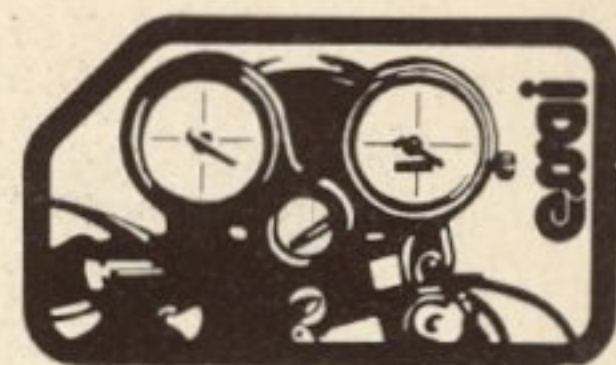
A l'arrière par contre, la LC reçoit un frein tambour simple came de 180 mm de diamètre. Les étriers simple piston (double piston sur les TZ) sont placés comme sur les TZ, derrière les tubes de fourche de même diamètre. Le moteur ou plutôt le bloc cylindres-culasse a toujours le même aspect

L'ANGLE, JE NE
PENSE QU'A ÇA.

TZ deux initiales magiques qui donnent des frissons aux initiés. Pour les autres, les Yamaha TZ sont des machines qui construisent l'histoire du sport moto à grands coups de records du tour. Piloter une TZ sur la route c'est un rêve insensé et une TZ de route, c'est impensable. C'était... Depuis la sortie de la RD 350 LC Yamaha permet maintenant de combler ce vide grâce à une moto qui propose aux amateurs de communiquer chaque jour avec le monde de la compétition. Reste à savoir si Yam n'a pas poussé le bouchon un peu loin... Une 350 TZ, une vraie, celle de Philippe Roussel, bon parmi les bons, nous a permis de voir ce qu'il en était vraiment. Rassurez-vous nous ne les avons pas essayées l'une contre l'autre, cela aurait été le pot de terre contre le pot de fer, mais l'une par rapport à l'autre pour essayer de savoir ce que la première donnait à l'autre et vice versa.

granité noir mat. Sur la LC il s'agit de deux cylindres séparés réunis par une culasse d'une seule pièce alors que les TZ reçoivent un bloc cylindre d'une seule pièce d'une part, et une culasse commune d'autre part. Les cotes course-alésage sont identiques. La puissance annoncée de la LC correspond en fait grosso modo à celle de la 250 TZ, obtenue grâce à une cylindrée plus importante entre autres mais aussi un tout autre diagramme. Le couple disponible est plus important. Il est de surcroît obtenu à un régime moins élevé. L'embrayage à sec des TZ n'a pas été conservé et cède la place à un traditionnel multidisque travaillant dans l'huile : ce qui a pour effet de sécuriser le fonctionnement en cas d'utilisation intensive mais en contre-partie d'absorber un peu de puissance. Autre différence, les carbus Mikuni de 26 mm de diamètre (38 mm sur les TZ !) et qui alimentent le moteur, en air, à travers une « chambre de tranquillisation » et un filtre à air. Les échappements sont presque tout aussi rentrés sous le moteur que sur les TZ mais ils ne se croisent pas entre eux (l'un au dessus de l'autre) au niveau du carter. La boîte six vitesses est conservée sur le LC avec un étagement différent bien sûr où l'on peut dire grosso modo que la troisième de la LC correspond à la première de la TZ ! Autrement dit une boîte aux rapports relativement étalés sur la LC, c'est-à-dire plus utilisable en utilisation courante. L'allumage électronique par volant magnétique est épaulé d'une petite batterie pour assurer le fonctionnement de l'ensemble des accessoires électriques de la LC qui lui donnent cet aspect « sport de luxe » que les Japonais et Yamaha en particulier affectionnent beaucoup. Le tableau de bord se compose donc des deux cadrans traditionnels (sur le compte-tours on a logé le thermomètre de liquide refroidissement), de la clef de contact et ses témoins lumineux de phare-clignotants et de niveau d'huile (comme sur les 125 RDX). Celui-ci s'allume en rouge pour indiquer que la quantité réserve d'huile est atteinte (80 km d'assurés). Anti-parasite homologué, klaxons (amusants), code-phare à iode de 50-55 watts, trousse à outils, rien ne manque, même pas le porte-casque et le verrouillage du bouchon d'essence assuré par la même clef de contact.

Le Mans puis Montlhéry, la route de tous les jours de surcroît pour le LC, autant de kilomètres qui nous ont permis de le mettre à jour face à la TZ.



par R. Verdelet
et J.-L. COLIN
Photos : Ph. Michel

on m'appelle déjà TZ





On constatera avec intérêt la présence de nombreux écrous indéserrables « Nylstop », de silent-blocs, on appréciera la qualité des vernis et de l'alu poli. Mais pourquoi la soudure de la fixation de la béquille centrale fait-elle aussi bâclée ? Et pourquoi encore un antivol façon bicyclette à la colonne de direction ?

TZ Junior

Le premier quart d'heure avec une 350 LC c'est déjà un monde à part. Avant même de tourner elle évoque cette poussière des courses que le peloton soulève dans les premiers tours, l'odeur d'huile et de cuir des stands. Il suffit de replier le repose-pied droit pour kicker pour que toutes ces images redeviennent présentes...

Contact au tableau de bord, au centre, starter sur le carbu gauche, essence à gauche également, la mise en route d'une 350 LC est sans problèmes, sans compter que la compression d'un twin deux temps n'oppose aucune résistance sérieuse au jarret. Par contre, la LC ne supporte pas la négligence : celle qui consiste à oublier de fermer le robinet d'essence à chaque arrêt prolongé. Ce n'est pas un système à dépression et peut-être en raison des vibrations, les pointeaux des boisseaux laissent trop facilement passer le carburant vers les cylindres. Si le moteur est noyé, pas d'affolement, le sauvetage est très facile. On coupe tout, pour de bon cette fois, essence et contact, on kicke une demi-douzaine de fois et sans toucher au robinet, on essaie à nouveau avec le contact.



Généralement ça part à la première ou à la seconde tentative. Après avoir reconnu les premiers vrais balbutiements de la LC, et seulement maintenant, on ouvre l'essence à nouveau et en route pour de nouvelles aventures !

Il n'est pas besoin d'être expert pour se rendre compte que le moteur de la 350 LC est hyperpointu et que la démultiplication finale longue en usage normal n'arrange pas les choses. Loin de là. Toutefois en pratique, il ne faut rien dramatiser. La

Un affrontement symbolique sur le Bugatti, sous le pendule, parce qu'en pratique si la TZ laisse partir sur les premières dizaines de mètres la LC, sa puissance rétablit très vite la vérité, même si vous réussissez à faire tout ce qu'il faut...



350 LC une fois démarrée, accepte de partir sans faire crier l'embrayage, sans caler non plus. La poignée des gaz à moitié ouverte, vous attendez. Vers 3/4 000 tr/mn, c'est une 125 et encore... le moteur donne même l'impression d'engorger, puis à 6 500 tr/mn, sans toucher à rien de plus, le moteur prend vie brutalement. La 350 LC tire sur les bras tandis que le compte-tours s'affole à nouveau vers 8 500. Encore mille tours et il est grand temps de changer de vitesse. Au-delà de 9 500 en effet, le moteur régule et il est inutile d'insister sur les intermédiaires pour chercher dans les derniers tours l'ultime parcelle de puissance disponible, on perd du temps. Ce n'est pas la bonne recette de la LC et cette manière de conduire, disons, passive est assez ennuyeuse et puis aussi très aléatoire : tout ce paquet de CV qui surgissent à la roue AR comme ça d'un seul coup, si la chaussée est humide par exemple ou si la moto amorce une courbe, ça peut même être très délicat. Il faut dire aussi que les moteurs ont fait de tels progrès sur le plan de la souplesse qu'on s'étonne de retrouver un comportement de ce genre.

Mais qui conduira vraiment une 350 LC en attente ! Personne. Vous êtes sûrs ? Alors pas de faux-semblants avec ce vif-argent. Le pied qu'on laisse trainer à deux centimètres du sol entre deux feux rouges, la visière de l'intégral qu'on rabat en regardant derrière comme s'il s'agissait de reprendre la course en vainqueur après un relais sans bavure etc... Terminé ou alors achetez-vous une Custom ou une Ltd !

Un vrai chat en rut

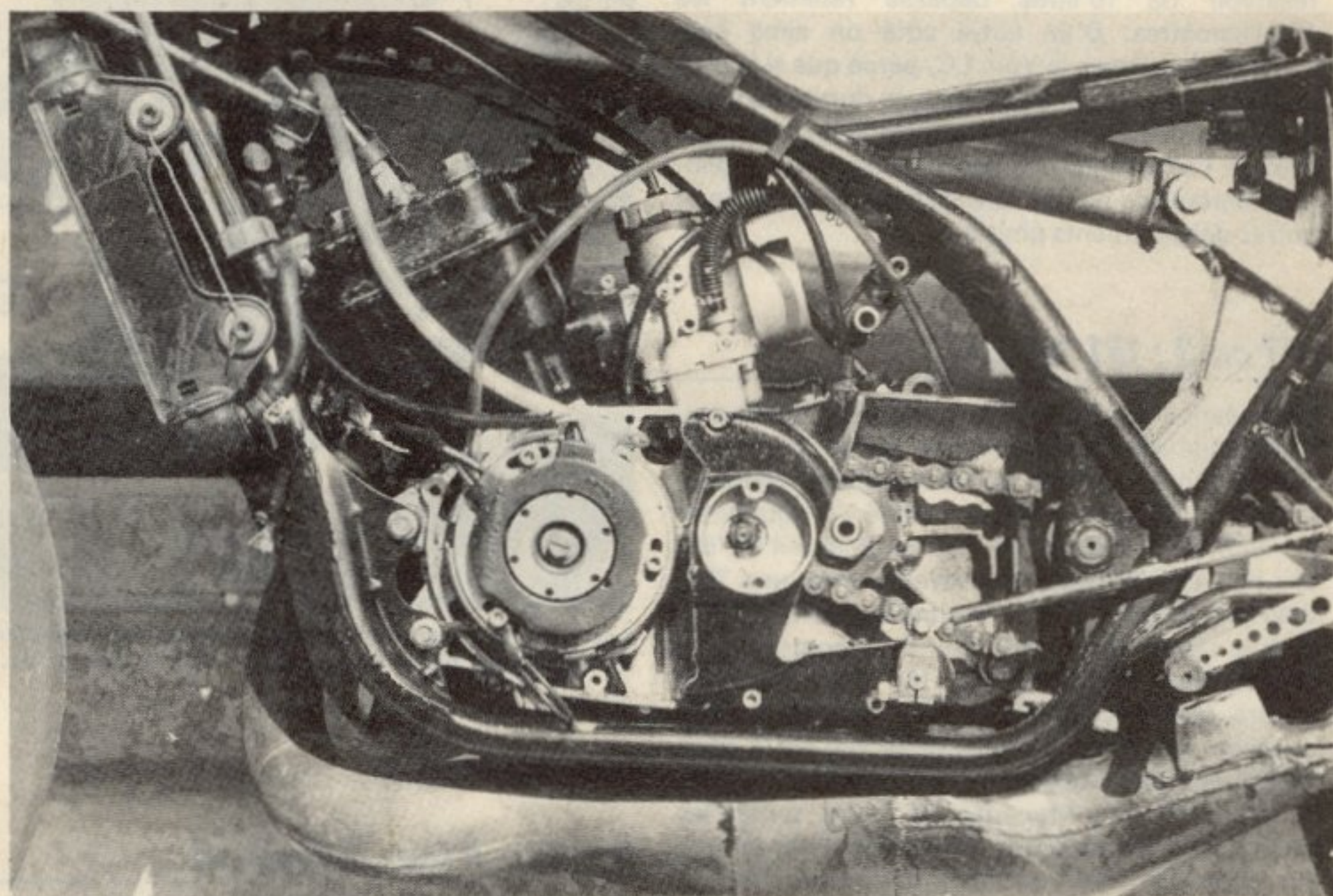
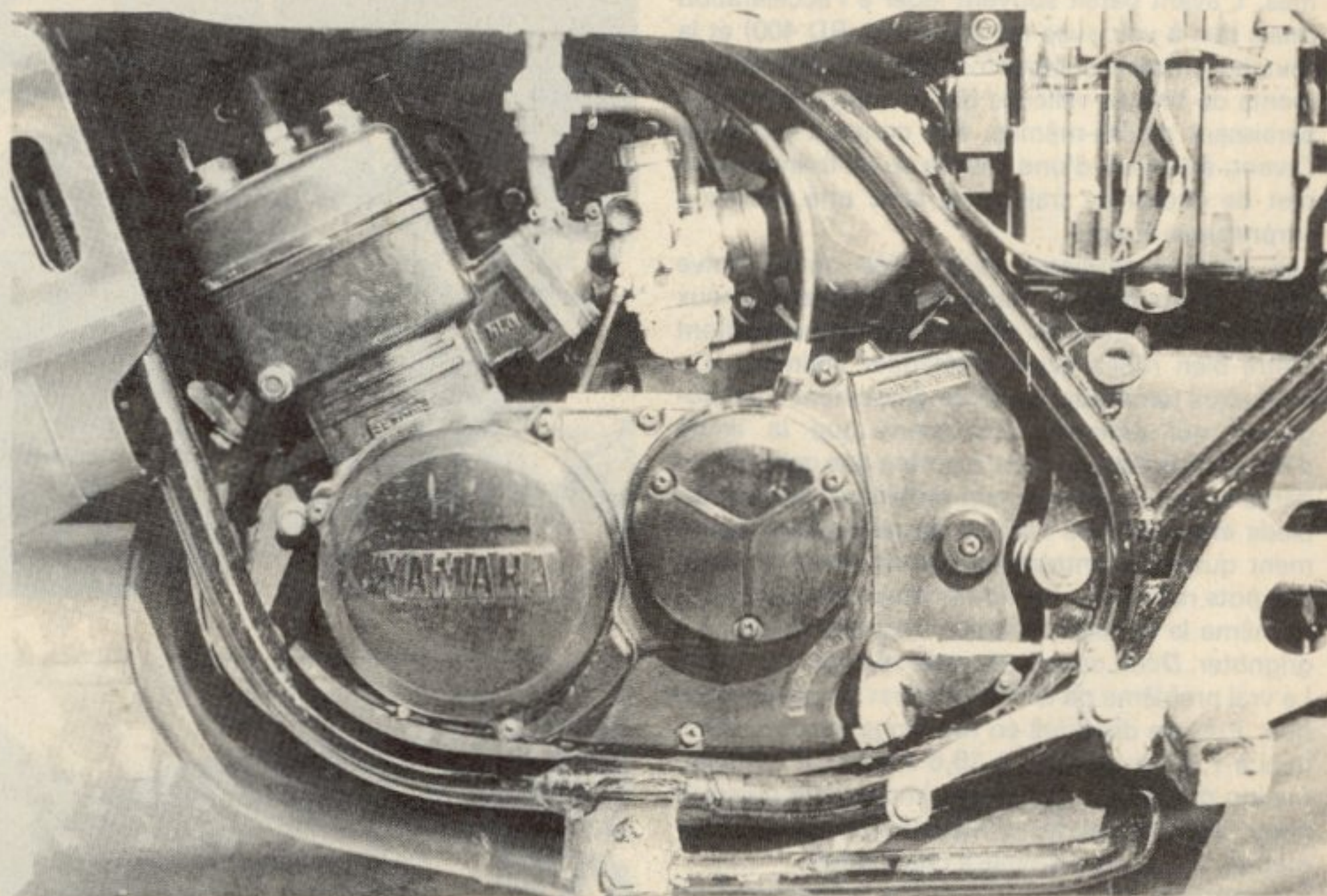
Quant je démarre avec une 350 LC, je suis prêt : casqué, botté, ganté. Il me faut aussi ce regard tendu qui reconnaît tout à l'avance depuis les gravillons nouvellement arrivés jusqu'aux tâches de couleurs sur les T. shirts des groupies et sans lequel une 350 reste timide. Première, 7 000 tr/mn. Je module et remodule le cri du moteur à l'embrayage. Il encaisse sans jamais fatiguer ni chauffer. La roue AV frôle le sol ou carrément décolle, c'est selon, tandis que le moteur évoque irrésistiblement les départs des Grands-Prix. La partie de tennis bon genre au ralenti « à toi-à moi », « plouc-plouc », c'est du passé. Maintenant c'est la colère. Deuxième, troisième. Le minuscule index du compte-tours grimpe frénétiquement vers la zone rouge. Attention, le pilotage façon TZ, c'est de l'horlogerie, du travail sans filet. Un faux mouvement et c'est une vitesse loupée avec un surrégime honteux, plus vexant que techniquement dangereux parce qu'un moteur deux temps, entre nous, ça supporte très bien la surcharge dès l'instant où elle est brève. Quatrième. Imperceptiblement le moteur a changé de registre. Il miaule à nouveau crescendo comme un chat en rut. Le doigt sur le levier d'embrayage, la main droite déjà prête à rendre un peu les gaz, le pied en attente tout près du sélecteur, je suis polarisé par la petite aiguille. Encore une vitesse. Cinquième ! Dans la descente là-bas, j'accrocherai la sixième juste avant cette grande courbe à droite qui oblige à un freinage sur l'angle...

Aujourd'hui avec ma 350 LC je suis Ceccoto. Non, il est trop jeune. Roberts alors. Non plus. Il est vraiment trop doué et sa voix est tellement nasillarde. Mais qu'importe après tout qui je suis. Je fais Ma course au guidon de Ma moto. Sans majorettes, sans commissaires, sans drapeaux à damiers, je « cours » avec seulement les « angles » des ténors en délire dans la tête. A cet instant, je suis de l'autre côté de la barrière. Je n'ai plus besoin de regarder les idoles et encore moins

leurs machines puisque j'ai le même ou presque... moi aussi je cantileverise, je refroidise à eau, j'électronise mais je m'égare aussi...

Pour en revenir à la LC il faut savoir que le comportement très typé de son moteur suppose un embrayage à toute épreuve (il l'est), de même qu'une boîte de vitesse à la commande précise (elle l'est).

déjà le freinage. Le frein moteur est bien entendu inexistant et il faut toujours pouvoir compter sur les freins. Mais le double disque AV est remarquable aussi bien sur le plan de la puissance que de la progressivité. Il demande seulement une petite accoutumance parce très souvent, on le sous-emploie ! Il attaque en effet très fort et l'on hésite à lui demander davantage. Il faut !



Le dessin du cadre est très similaire entre les deux 350 et la fixation du bras oscillant s'effectue au même niveau.

L'allumage électronique est un Femsu espagnol. Le petit carter démuné de son carter concerne le réglage de la garde à l'embrayage.

Une ventouse de course

L'association de ces éléments mécaniques, permet non pas des miracles, la LC fait 347 cm³, mais des prouesses étonnantes. Parce que vous vous en doutez, le reste est à la hauteur. Le reste c'est

Le frein AR à tambour mérite lui aussi une mention. Bien aidé en cela par la suspension AR qui colle la roue à la route en l'empêchant de dribbler comme c'est trop souvent le cas sur les motos qui freinent bien de l'avant. Le grand débattement du « monoshock » permet de garder beaucoup plus

d'adhérence au freinage et à l'accélération également en sortie de virage. Et c'est là qu'il faut parler de la tenue de route. L'accord entre les suspensions AV et AR, leur bon amortissement, la rigidité évidente du triangle AR permettent à la LC de garder son cap avec sérénité sur des chaussées déformées à une allure... surprenante. Juste un léger et bref mouvement de sinusoïde dans les cas extrêmes. L'avant paraît souvent léger à l'accélération (mais rien à voir avec les anciennes RD 400) et la fourche amorce quelquefois sur mauvais revêtements de brèves velléités de guidonnage qui disparaissent d'elles-mêmes. Par contre l'appui sur l'avant, à l'entrée d'une courbe ou au freinage permet de choisir sa trajectoire avec une précision surprenante à moto.

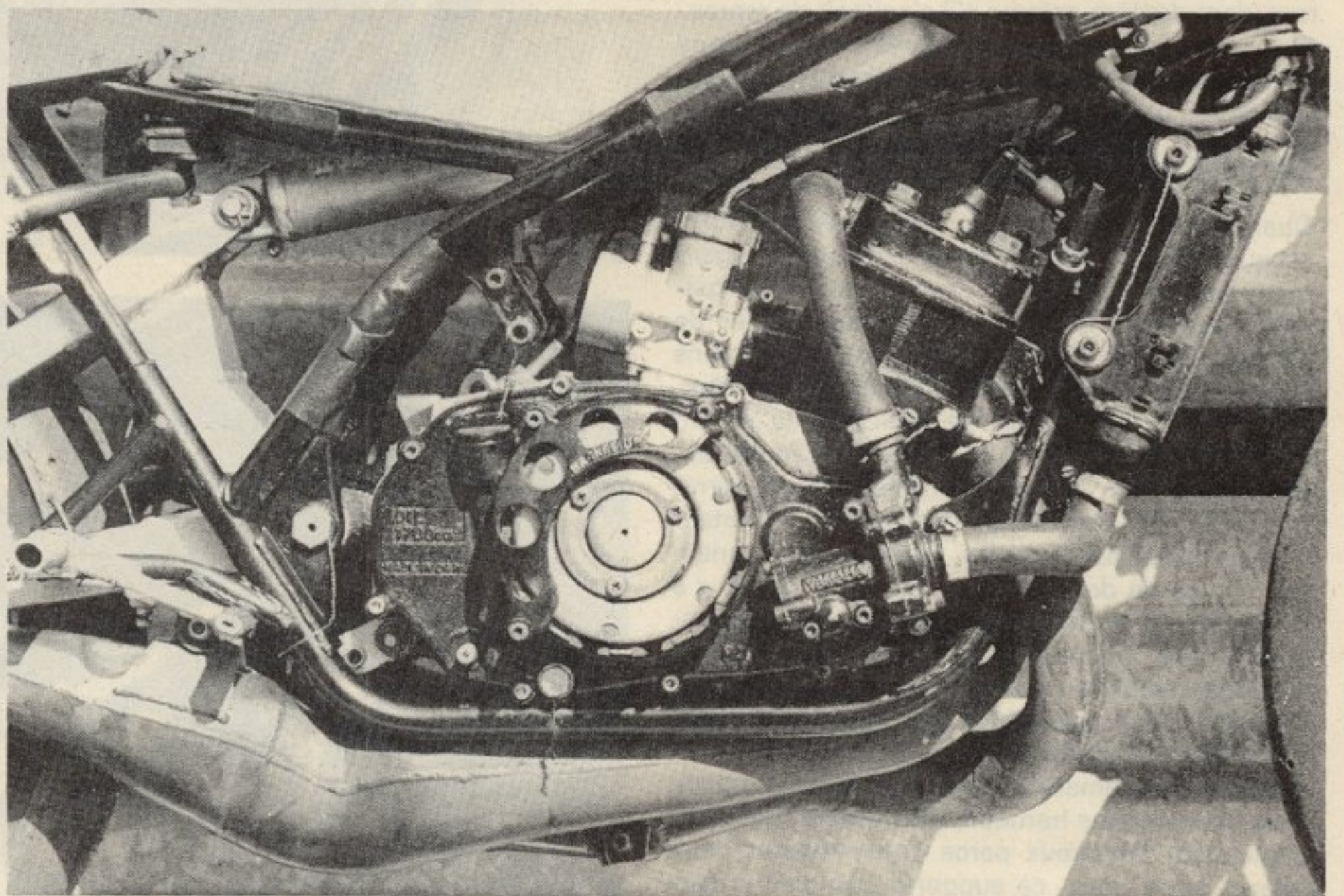
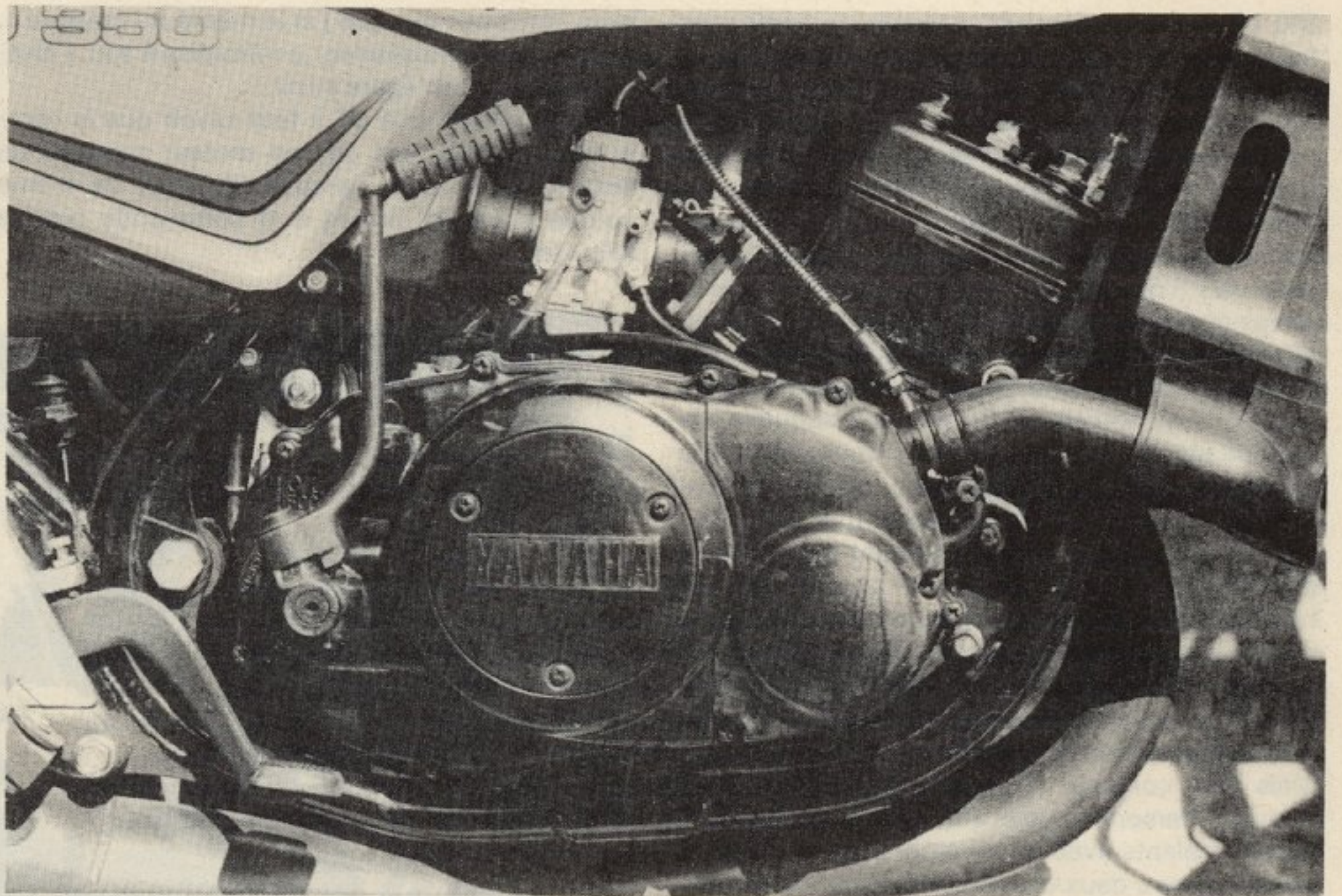
Les qualités routières sont telles qu'on arrive même à atteindre la limite des nouveaux pneus Dunlop K181, qui ceci dit en passant, nécessitent d'être bien rôdés avant d'attaquer vraiment. On peut alors remarquer un léger glissement très progressif qui annonce clairement que la limite d'adhérence est vraiment à portée des genoux. La garde au sol ne pose aucun problème, les repose-pieds articulés vers l'arrière se relèvent gentiment quand ils entrent en contact avec la piste. Les pots relevés au maximum sont hors de portée et même la béquille centrale n'est pas évidente à grignoter. Donc pas de souci de ce côté.

Le vrai problème de la 350 LC c'est sa consommation. Près de dix litres en moyenne avec un minimum à 7,8 l et un maxi à 10,6 litres ! La consommation d'huile est également importante puisqu'il nous fallait compléter le niveau tous les 450 kilomètres, soit un litre d'huile à chaque fois.

L'autonomie dans ces conditions même avec un réservoir de 16 litres dépasse rarement les 130 kilomètres. D'un autre côté on aime bien s'arrêter aussi avec la Yam LC, parce que si le plaisir d'être en selle est une chose, la dureté de celle-ci en est une autre, toute aussi évidente ! Heureusement l'excellente position de conduite de pilotage permet de ne pas être victime de crampes et autres désagréments physiques.

347 cm³ : 181 326 km/h

Nous avons gardé pour la fin les performances. L'efficacité routière c'est-à-dire sur le circuit routier de Montlhéry est tout bonnement sidérante puisqu'un Hubert Rigal bien décidé « à faire péter les chronos » a réussi un extraordinaire 4'00''53, soit plus de 130 km/h de moyenne avec une 350. Bien sûr, il s'agit là d'un véritable record du tour mais le temps est là et si l'on tient compte de la vitesse maxi de la 350 LC, 181 326 km/h c'est encore plus exceptionnel. Pour touter à cette cadence, une 750 doit atteindre les 200 km/h dans les bouts droits. Autrement dit, outre les qualités de pilote de notre Monégasque favori, toutes les secondes et les dixièmes grignotées ici et là face aux obstacles sont surtout le fait de la tenue de route et surtout du freinage de la 350 LC.



Les différences entre les deux moteurs sont évidentes. Le TZ se reconnaît grâce à ses énormes carburateurs de 38 mm (26 sur le LC) et à son embrayage à sec. A noter l'absence de clapets sur le RD.

Il fallait, il faut, il faudrait

Ce qu'il faut préciser au sujet de ces performances c'est déjà que cette vitesse maxi n'est pas évidente à atteindre. D'une part il faut un pilote en cuir, entraîné, parfaitement lové sur la moto, elle-même lancée sur au moins trois kilomètres. On n'atteint en effet la zone rouge en sixième que dans ces conditions. Un carénage arrangerait bien les choses ici d'autant plus qu'avec le refroidissement liquide il n'y a aucun risque de serrage. Enfin on sait qu'il existe... sur les TZ naturellement. L'accélération quant à elle, c'est un festival ou un

(Suite page 34)

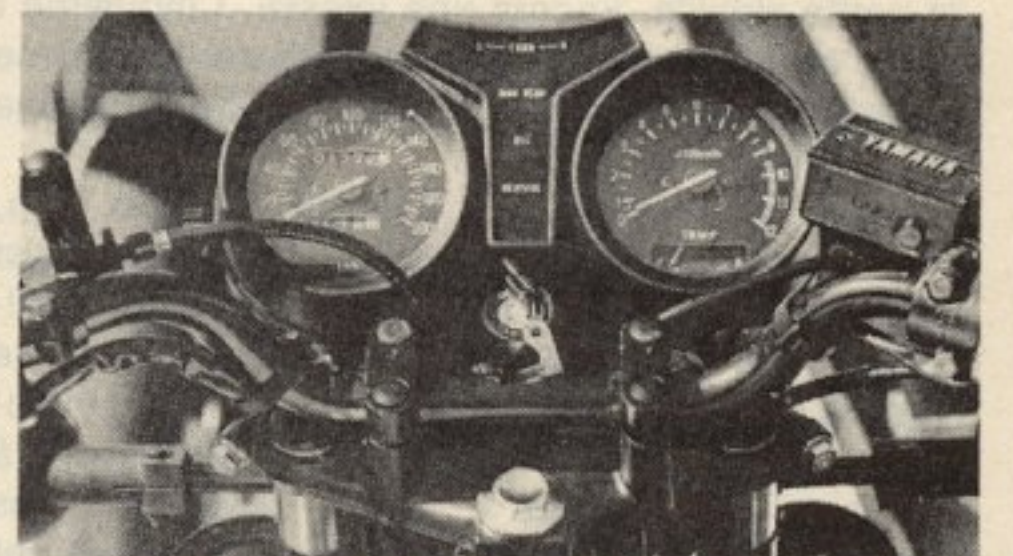
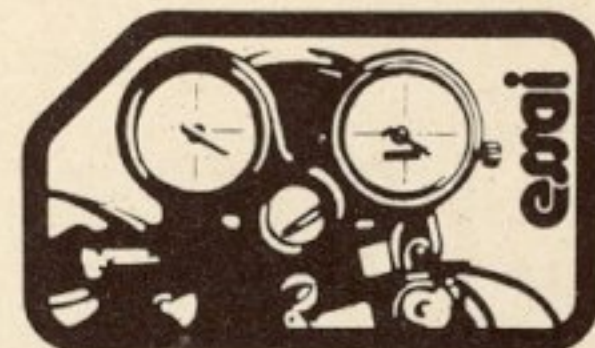


Tableau de bord de la RD350 LC. Il se caractérise par un thermomètre d'eau avec une zone verte qui s'étale de 40° à 100°C. La zone rouge correspond à 110°C.



Le TZ à toutes les sauces : Kart TZ 250 Comoto

Avant je disais « le kart, c'est rudimentaire, c'est de l'animation de fêtes foraines. Le sport mécanique c'est autre chose, bla-bla... »

Ce jour-là, j'ai dû avoir un interlocuteur invisible en la personne de Walter Hanselman, le boss de Comoto bien décidé du coup à me montrer ce qu'était le kart en général, et le sien en particulier animé par un moteur de TZ 250 !

Rendez-vous fut pris un lundi après-midi sur le circuit de Carole.

L'engin est équipé de pneus slicks, de trois freins à disque et d'un TZ 250 équipé d'échappements plus courts que ceux montés sur la moto correspondante.

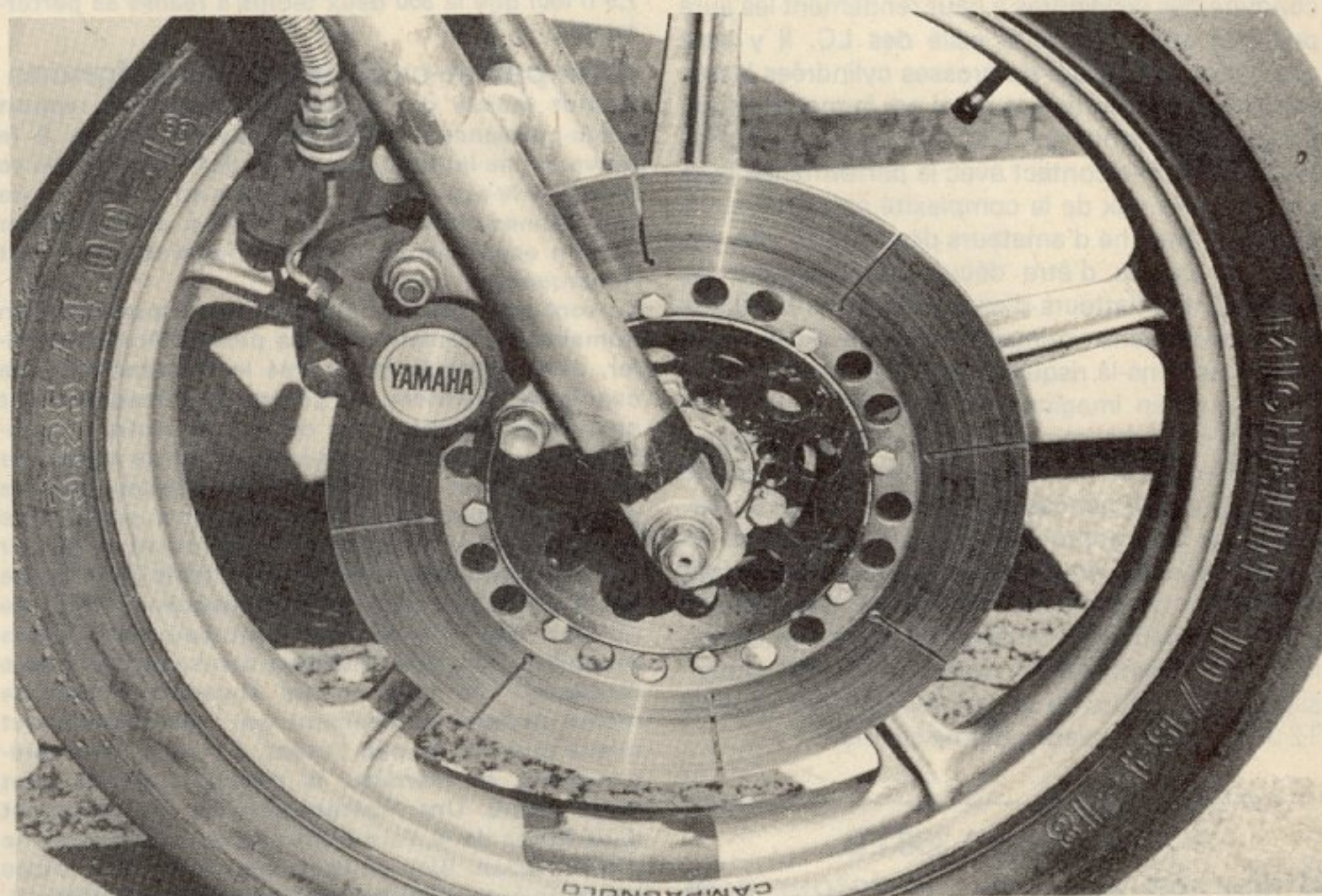
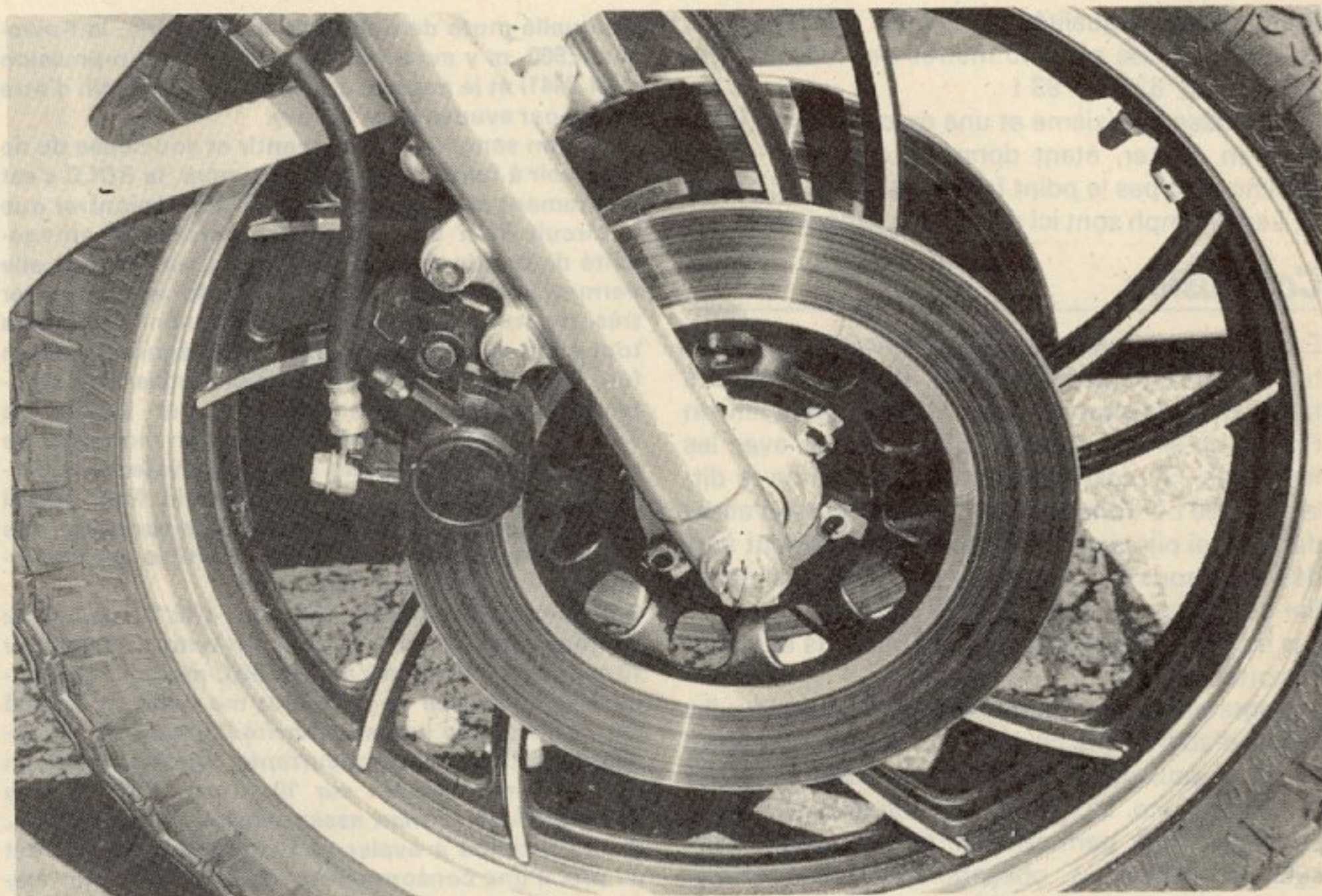
Trois pédales comme sur une voiture et pratiquement un sélecteur de moto monté à gauche du volant qu'on actionne à main gauche : première vers l'avant, le reste vers soi. On s'y habitue très vite. Par contre le siège-baquet très étroit est inhabitable pour moi. Je piloterai donc d'une fesse : la droite, la cuisse gauche martyrisée par la pompe à



eau du TZ. Ça démarre à la poussette. Ça craque sans problème et on chauffe. A l'oreille, ces crépitements très caractéristiques des deux temps sur un petit véhicule à quatre roues, c'est tout à fait surprenant ! On démarre en faisant crier l'embrayage à partir de 8 000 tr/mn, sans accélérer. Il faut changer complètement de réflexes quand on dose gaz et embrayage non plus à la main, mais aux pieds.. L'accélération est banale au début et puis soudain c'est la foudre, 10 à 12000, le kart se prend pour un missile qu'on téléguidé grâce à un petit volant à grosse jante incroyablement dur en raison du carrossage négatif du train avant. Cette direction est extrêmement directe et l'absence de suspensions fait tressauter le kart au moindre gravillon. A l'accélération en sortie de courbe, garder son cap, pied dedans n'est pas évident du tout !

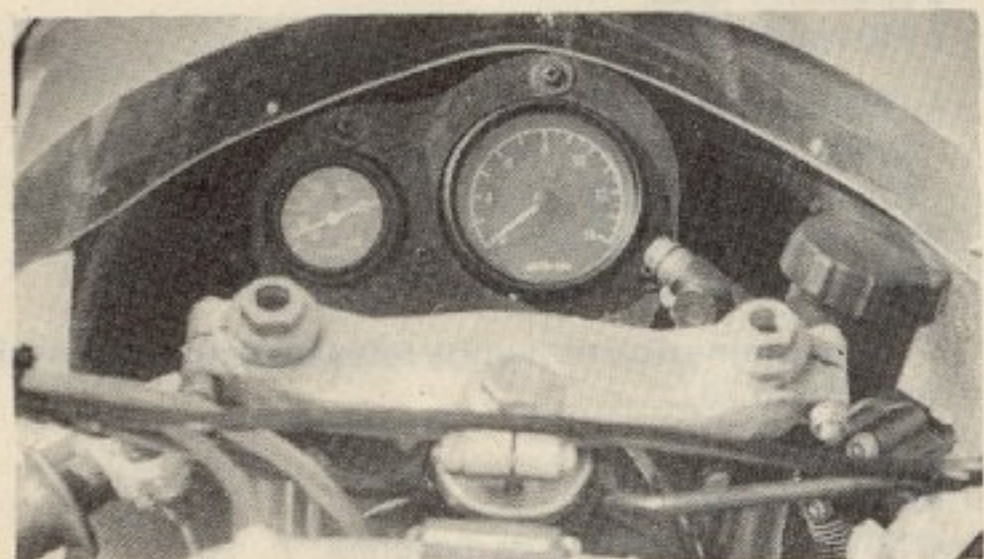
L'ensemble est très court et se conduit vraiment du bout des doigts, mais des doigts d'acier. Le kart vire fantastiquement, à plat, sans déraper et la cadence que permet cet engin avec spoiler et becquet (parfaitement) est véritablement sidérante.

Pour donner un ordre de grandeur : une 350 TZ tourne environ à Carole en 1'10" avec Bolle au guidon. W. Hanselman d'emblée tourna aux environs de 1'08". Sans commentaire. Imaginez des courses avec des trucs pareils ! Quel spectacle. Dommage que la Fédération Française de kart n'ait pas autant d'imagination.

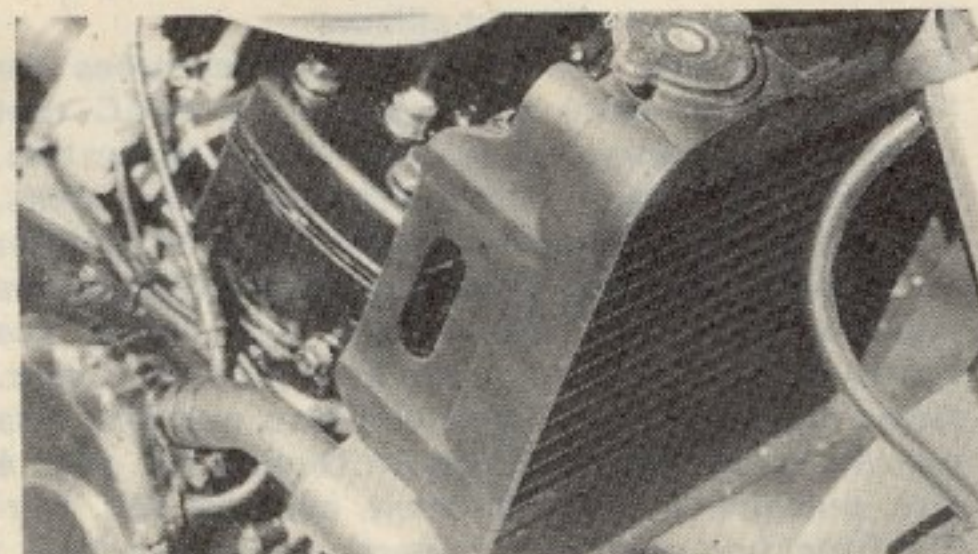


Deux disques à étrier simple piston sont montés sur les roues Italic de la LC.

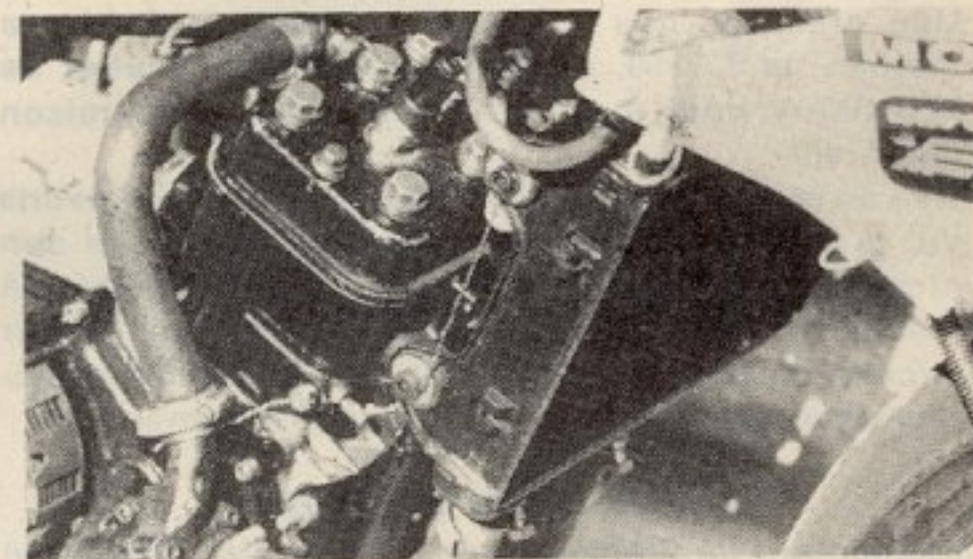
Un simple disque (étrier double piston) équipe la TZ. La jante Campagnolo n'est pas d'origine. Les fentes radiales évitent les déformations du disque après un échauffement excessif.



Juste un thermomètre et un compte-tours sur la TZ. Ce qui est curieux en pratique c'est le fait que le RD 350 LC possède presque la même plage d'utilisation : de 7500 à 10500 tr/mn.



Le système de refroidissement de la LC est du type automobile avec un débit à la pompe à eau de 20 litres à 6000 tr/mn.



Sur la TZ, il n'existe pas de vase d'expansion et le circuit de refroidissement est réduit à sa plus simple expression avant et après la pompe à eau.

fiasco selon les qualités de sprinter de l'essayeur. Le temps réalisé aux 400 mètres peuvent en effet varier de 13''63 à 12''93 !

Les reprises en sixième et une en cinquième, il fallait s'en douter, étant donné le caractère de ce twin ne sont pas le point fort de la 350 LC. Loin de là. Les Triumph sont ici nettement supérieures !

Conclusion

Exactement comme les DT ont lancé la mode des trails, les Yamaha LC risquent de faire un gros tabac dans le monde de la moto aussi bien en France qu'ailleurs. Même si leur filiation avec les fameuses TZ n'est pas aussi proche qu'on le dit, les RD 350 LC donnent une clef qui permet d'accéder au vrai pilotage. Elle répond parfaitement à ce désir que nous avons tous ou presque, de s'identifier au moins une fois, chaque jour c'est mieux, à ces maîtres à rouler que sont les Roberts et autres Cecotto.

Les amateurs de LC risquent d'être nombreux : il y a tout d'abord tous ceux que le permis A3 rebute et qui ne veulent pas pour autant passer à côté de la performance. Les 400 en général et la 350 LC en particulier, leur permettra de se faire plaisir sans subir de nouvelles obligations administratives. Ceux-là viendront des 125 essentiellement et la conduite des bicylindres à haut rendement les aura préparés efficacement à celle des LC. Il y aura aussi les possesseurs de grosses cylindrées lassés par le coût d'entretien et aussi par la manipulation de leur moto, pour qui la LC sera une manière de ne pas perdre le contact avec la performance pure sans subir le prix de la complexité mécanique. La troisième tranche d'amateurs des 350 LC, elle, risque par contre d'être déçue. Alléchée par les résultats très flatteurs d'essais observés à gauche et à droite, sans vraiment savoir ce qu'ils signifient. Ces gens-là risquent de choisir la LC comme la panacée en imaginant qu'une 350 capable de 180 km/h en vitesse maxi, permet de rouler serein à 160. Ceux-là se rendront vite compte que les 350 à hautes performances demandent un métier certain pour être appréciées à leur juste valeur. Et puis entre nous, vous ne croyez pas qu'il faudrait changer la dénomination de la Yamaha RD 350 LC ? C'est comme si on appelait un cachet d'aspirine, une combinaison saturée d'acide acétylsalicylique... alors de vous à moi la Yam LC sera TZ Junior. C'est mieux comme ça, non ?

Yamaha RD 350 LC

Utilisation sportive : le retour à la source

Nous qui au cours de nos essais avons la manie d'emmener presque systématiquement les machines de route qui nous passent entre les mains sur un circuit, vous vous doutez bien qu'avec la RDLC nous l'avons fait plutôt deux fois qu'une.

Une première fois au Mans en compagnie de sa maman, la TZ 350, et puis sur le circuit routier de Montlhéry pour avoir notre base de comparaison habituelle.

Née de la cuisse d'une moto de course, nous l'avons vu, la RDLC, à cause du caractère pointu de son moteur s'est parfois montrée assez malaisée à manier en ville et même sur route à l'occasion. Sur circuit, par contre, donnant libre cours à son tempérament de feu, elle peut s'exprimer pleinement.

Née pour gagner

Beaucoup l'annonçant avant même de l'avoir vue comme la future reine des Promosport 500, c'est avec une certaine curiosité que j'attendais la nouvelle Yam 350 aux tournants du routier.

L'actuelle moto de pointe de la catégorie, la Kawasaki Z500, m'y avait fait une très grosse impression (MR 2441) et je pensais que le match était loin d'être gagné par avance pour la Yam.

Mais bon sang ne saurait mentir et soucieuse de ne pas avoir à faire rougir la TZ, sa mère, la RDLC s'est rapidement mise en demeure de me démontrer que le circuit était bien sa chasse gardée. L'homogénéité de la Kawasaki fait merveille sur route et elle permet à la petite quatre pattes de se comporter très honorablement sur piste en signant des temps tout à fait exceptionnels pour sa catégorie, c'est un fait. De même dans l'optique d'une utilisation strictement routière, associant sport et balade, la Yamaha de par la combinaison de son moteur et de sa partie cycle se montre moins polyvalente et partant moins homogène que la Kawasaki. Mais quand il s'agit d'attaquer, sur circuit comme sur route, elle fait preuve d'un talent et d'une maîtrise contre lesquels sa rivale ne peut rien.

Bouclant son meilleur tour en 4'12''2, soit à la moyenne de 128,5 km/h, avec un temps moyen sur 10 tours de 4'13''6, la Yamaha 350, malgré l'embouteillage du routier ce jour-là et ma crève, a affiché dans l'ensemble une supériorité d'environ 3 secondes au tour sur sa concurrente (meilleur tour en 4'15''3, temps moyen sur 10 tours : 4'16''8). Une supériorité également assez sensible, il faut le dire, dans l'aptitude à avaler de l'essence puisque c'est au prix d'une consommation de trois litres plus élevée à celle de la 500 quatre temps (10,5 l/100 contre 7,5 l/100) que la 350 deux temps a réalisé sa performance.

Une partie-cycle aux petits oignons

L'atout maître de la Yamaha, c'est son rapport poids-puissance : 3,4 kg/ch contre 4 kg/ch à la Kawa qui ne lui rend pas moins de 50 kilos. Mais ce n'est pas le seul. La petite RDLC a encore un tas de très bonnes cartes dans sa manche, et en premier lieu un ensemble de qualités routières tout à fait remarquable.

Ce sont tout d'abord d'excellentes suspensions. Un domaine où Yamaha semble particulièrement briller, avec notamment un très intéressant système cantilever à l'arrière. En gommant efficacement et en douceur les inégalités de la piste, outre un confort très appréciable, celui-ci permet de conserver une stabilité et une motricité excellentes dans les portions les plus défoncées. Il est ainsi possible de rester ouvert en grand presque partout et de gagner de précieuses secondes. La redoutable ligne droite de la forêt par exemple s'emmanche à fond de sixième, qui plus est, en étant beaucoup moins secoué qu'avec une machine à suspension arrière classique. Les gros cahots engendrant tout de même un léger louvoiement, par précaution il vaut mieux charger un peu l'avant. Le poids étant prépondérant sur l'arrière, la direction est en effet assez légère. Une légèreté qui fort heureusement dans le cas de la Yam n'est pas du tout synonyme d'imprécision. Bien au contraire ; la RDLC se place sur la trajectoire au doigt et à l'œil avec la détermination d'une vraie moto de course. Il n'y a que dans la remontée particulièrement bosselée qui suit la forêt que l'on enregistre quelques guidonnages. Mais c'est le lot de pratiquement toutes les machines à cet endroit puisque la pente délestait encore plus l'avant il faudrait pour bien faire avoir recours à un amortisseur de direction qui dans le cas de la Yam ne s'impose nulle part ailleurs.

Cette répartition des masses assez centrées sur l'arrière (60 %) évite par contre à la RDLC tout caractère sous-vireur et lui permet de rentrer très, très fort dans les virages même sur les freins. L'équilibre n'est jamais rompu et l'on peut profiter au maximum de la garde au sol, généreuse pour une machine de route, mais encore trop limitée, vue l'aptitude de la Yam à prendre de l'angle sur circuit. Notre machine d'essai était d'ailleurs aidée en cela par une monte pneumatique en Dunlop 181. Rien à dire, puisque la Kawa 500 avait, elle, des K81. Dernier (très) bon point pour la partie-cycle de la Yam : ses freins.

Le tambour arrière que l'on regarde un peu de travers au départ s'acquiesce finalement très honorable-

ment de sa tâche. On l'oublie d'ailleurs assez vite, tant on est subjugué par l'efficacité du double disque avant. Or à première vue, il n'est pas très impressionnant ce frein. Il fait preuve d'une bonne attaque, sans plus. Mais allez-y, tirez dessus et vous verrez. Ça mord juste ce qu'il faut, sans brusquerie propre à déstabiliser la moto et de 180 à 0 km/h, du premier au centième freinage, toujours la même puissance remarquable et la même facilité de dosage. C'est ça l'enseignement de la course, ma bonne dame !

Des chevaux qui n'ont pas le vertige

Une belle partie-cycle c'est bien mais avec un bon moulin ça va plus vite, pas vrai. Le bicylindre à eau, côté patate, il est pas trop avare. Les 47 bourrins annoncés sont incontestablement là et bien là. Mais il ne faut pas avoir peur d'aller les chercher tout en haut, dans le grenier de l'écurie (A se demander comment ils sont arrivés là !)

En fait la plage d'utilisation du RDLC (en gros de 6 500 à 9 500 tr/mn) n'est pas plus importante que celle d'un vrai TZ (de 7 500 à 10 500 tr/mn). Avec rien, ou presque, en dessous de 6 000 tr/mn, la souplesse n'est pas meilleure non plus, d'ailleurs. Même sur circuit, particulièrement lorsqu'il s'agit du routier, ça n'est pas sans causer quelques problèmes dans le choix du bon rapport. Malgré la très bonne boîte six vitesses on est bien souvent ou trop court ou trop long. C'est notamment le cas dans les épingles où le dosage sur l'angle en limite de zone rouge étant trop délicat, on préfère passer en seconde, quitte à faire cirer l'embrayage ou à rentrer la première à la sortie. Sous la pluie ça ne doit pas être triste !

Dans un sens c'est une bonne école. C'est vrai que la RDLC ne connaît que l'attaque. Mais l'attaque en finesse, siouplait. Si l'on veut aller vite avec, il ne faut jamais laisser retomber le régime et il faut donc s'appliquer à particulièrement soigner ses trajectoires afin de se couler de virage en virage.

Nul doute que la 350 RDLC opérera une rude sélection sur les pistes, mais saura révéler de solides talents. De jeunes pilotes qui ne seront pas trop dépaysés s'ils se retrouvent un jour sur une vraie TZ.

Mesures à Montlhéry.

Conditions atmosphériques : temps très chaud + 27°. Vent nul. Piste sèche.

Conditions mécaniques : moto totalisant plus de 2 000 km. Pneus gonflés, avant 2 kg, arrière 2,3 kg.

1 - Vitesse maxi

Couché : meilleur tour : 50''63
vitesse : 181,362 km/h (soit 9 500 tr/mn et 190 km/h aux compteurs).

Assis : 56''52 soit 162,098 km
meilleur tour

Vitesse : au compteur : 170 km à 9500 t/mn

2 - Accélération DA

200 m : 7''88 à 8,88

400 m : 12''93 à 13,63

3 - Reprises en 6°

à 60 km/h : 9'91

à 90 km/h : 18'69

à 110 km/h : 29'86

4 - Etalonnage compteur

60 km/h soit 57,76 km/h réels

90 km/h soit 84,80 km/h

110 km/h soit 106,43 km/h

130 km/h soit 126,20 km/h

5 - Consommation moyenne relevée pendant l'essai de 7,8 l à 10,53 l.

6 - Routier

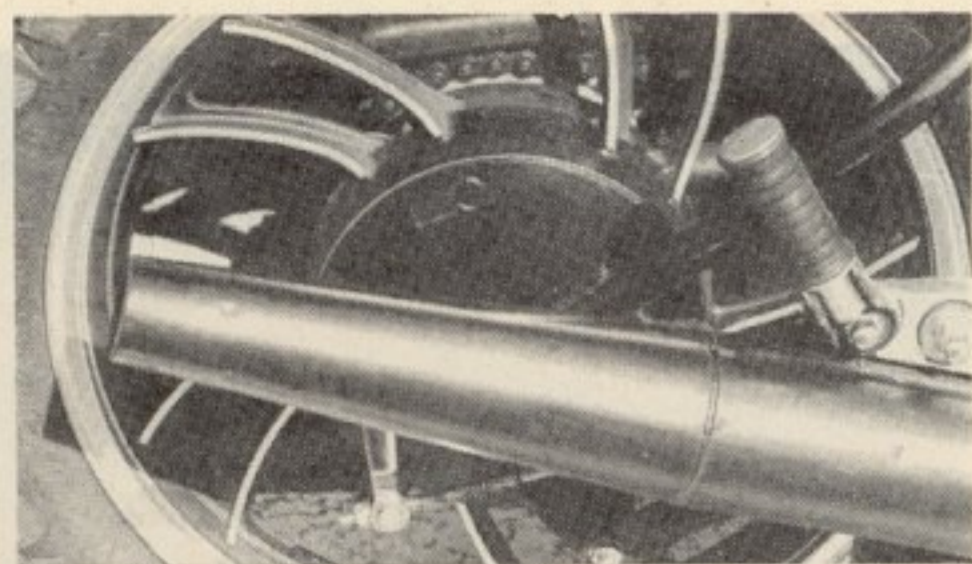
Meilleur temps :

4'12''21 soit 128,5 km/h de moyenne

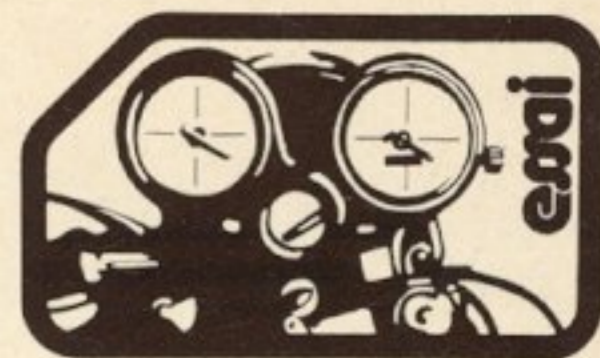
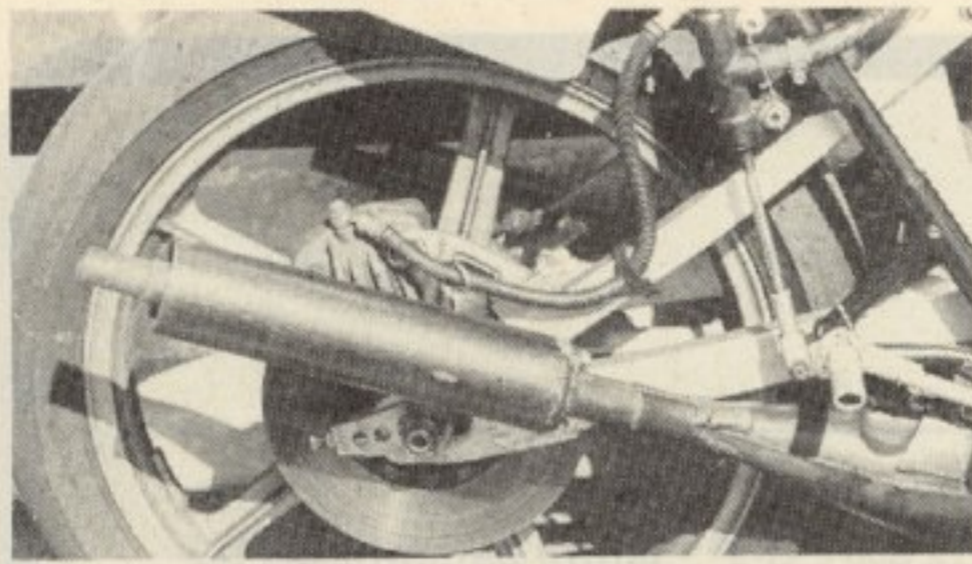
Temps moyen :

4'13''57 soit 127,8 km/h de moyenne.

Un tambour simple came de 180 mm qui, grâce à la suspension Cantilever, s'avère extrêmement efficace.



Le disque AR de la TZ s'avère très progressif. Philippe Roussel se déclare satisfait du freinage de sa moto : il n'a d'ailleurs pas jugé bon de monter un deuxième disque à l'avant.



Fiche technique

RD 350 LC

Moteur

Type : 4 LO - 2 temps - 2 cylindres, refroidi par eau
 Alésage/course : 64 x 54 mm
 Cylindrée : 347 cm³
 Taux de compression : 6,2 à 1
 Puissance maxi : 47 ch à 8 500 tr/mn
 Couple maxi : 4,10 mkg à 8 000 tr/mn
 Allumage : électronique CDI - volant magnétique (190 w)
 Bougies : B8 ES, B9 ES
 Lubrification : par mélange - Autolube
 Alimentation : 2 carburateurs Mikuni VM 26 SS
 Démarrage : Kick

Transmissions

Boîte : 6 rapports
 Rapports :
 1^e : 36/14 - 2,571 - 34,6 %
 2^e : 32/18 - 1,778 - 50,0 %
 3^e : 29/22 - 1,318 - 67,5 %
 4^e : 26/24 - 1,083 - 82,1 %
 5^e : 25/26 - 0,962 - 92,4 %
 6^e : 24/27 - 0,889 - 100 %
 Transmission primaire : 66/23 - 2,870

Partie-cycle

Cadre : Double berceau
 Suspension AV : fourche télescopique (débat. 140mm)
 Suspension AR : Système monoshock (débat. 110mm)
 Frein AV : double disque de 267 mm
 Frein AR : tambour simple came de 180 mm
 Jantes : Italic
 Pneu AV : 300 S x 18 - 4 PR (1,7 kg/cm²)
 Pneu AR : 3,50 S x 18 - 4 PR (2,0 kg/cm²)
 Contenance réservoir : 16 litres
 Réservoir d'huile : 1,8 litre

Dimensions principales

Longueur hors-tout : 2080 mm
 Largeur hors-tout : 750 mm
 Hauteur hors-tout : 1090 mm
 Hauteur de selle : 785 mm
 Empattement : 1365 mm
 Garde au sol : 165 mm
 Poids à sec : 157 kg

Importateur Sonauto

Coloris : Blanc motifs bleus ou rangs dégradés.
 Prix : 13 172 F clés en mains.

TZ 350 « G » (entre parenthèses les chiffres de la TZ.250)

Moteur

Type : 2 temps - 2 cylindres - refroidi par eau
 Alésage/course : 64 x 54 mm - (54 x 54 mm)
 Cylindrée : 347 cm³ - (247 cm³)
 Taux de compression : 7,5 à 1 - (7,8 à 1)
 Puissance maxi : 58 ch à 10 000 tr/mm - (46 ch à 10 000 tr/mm)
 Couple maxi : 4,9 mkg à 9500 tr/mm - (3,29 mkg à 10 000 tr/mm)
 Allumage : CDI
 Lubrification : 6 à 7 % de mélange
 Alimentation : 2 carburateurs Mikuni de 38 mm (34 mm)

Transmissions

Boîte : 6 rapports
 Rapports :
 1^e : 29/15 - 19,33
 2^e : 27/19 - 1,421
 3^e : 27/24 - 1,125
 4^e : 25/26 - 0,961
 5^e : 20/23 - 0,869
 6^e : 22/21 - 0,814
 7^e : 74/25 - 2,960

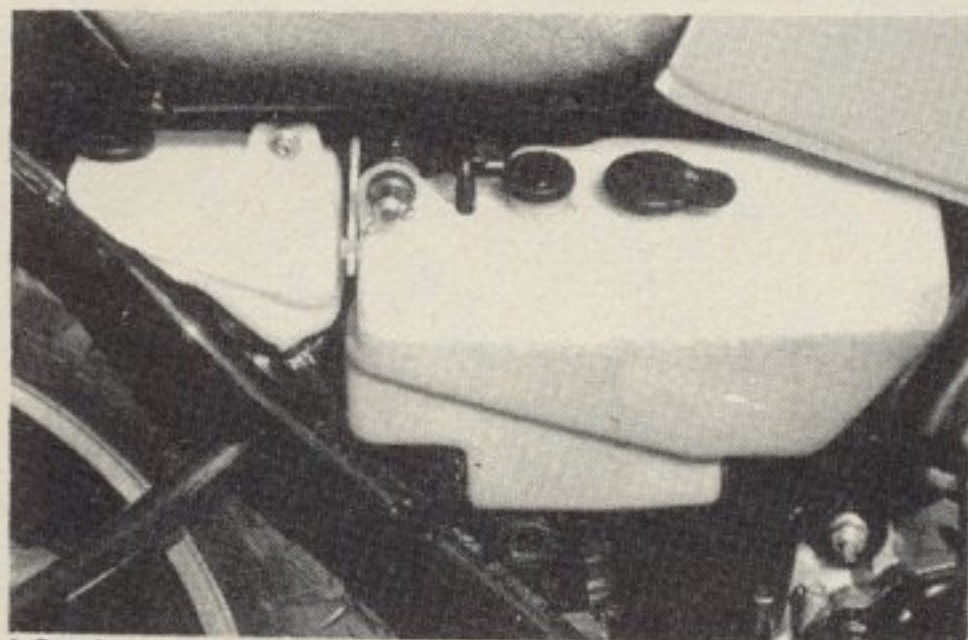
Partie-cycle

Cadre : Double berceau
 Suspension AV : Fourche télescopique (débat. 125 mm)
 Suspension AR : Système monoshock
 Frein AV : simple disque - 298 mm
 Frein AR : Simple disque - 229 mm
 Pneu AV : 3,00 x 18
 Pneu AR : 3,50 x 18
 Contenance réservoir : 23 litres

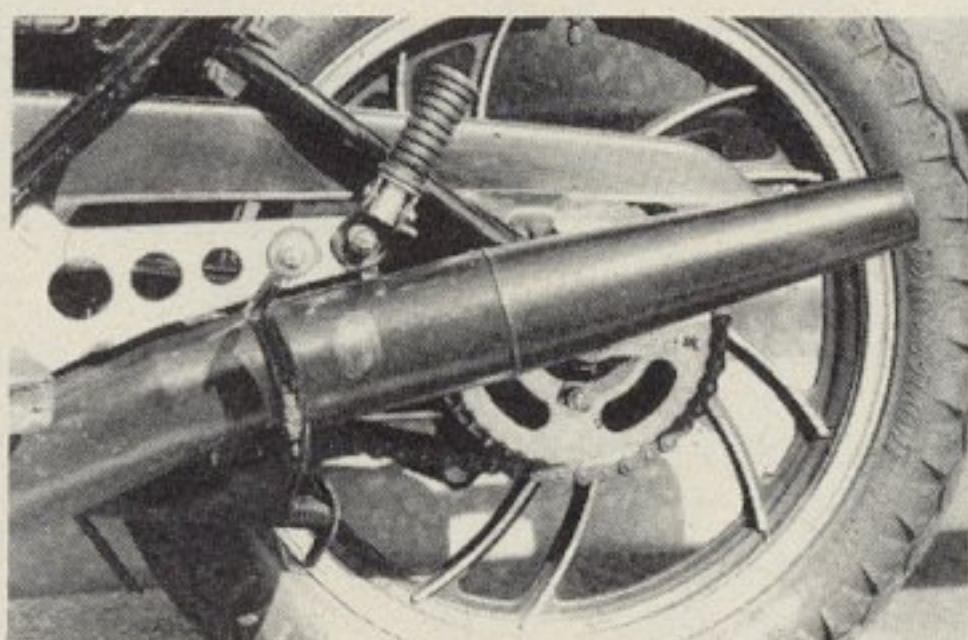
Dimensions principales

Longueur hors-tout : 1935 mm (1935 mm)
 Largeur hors-tout : 630 mm (630 mm)
 Hauteur hors-tout : 950 mm (950 mm)
 Empattement : 1320 mm (1320 mm)
 Garde au sol : 165 mm (170 mm)
 Poids à sec : 107,5 kg (106,5 kg)

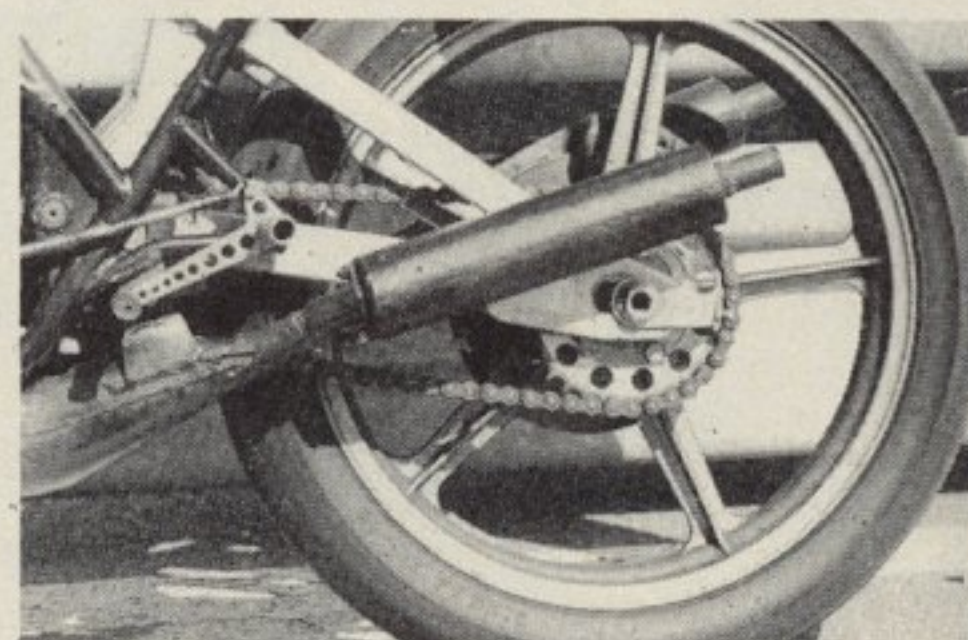
Coloris : Blanc
 Prix : 33 775 F TTC (250 TZ - 30 642 F.)



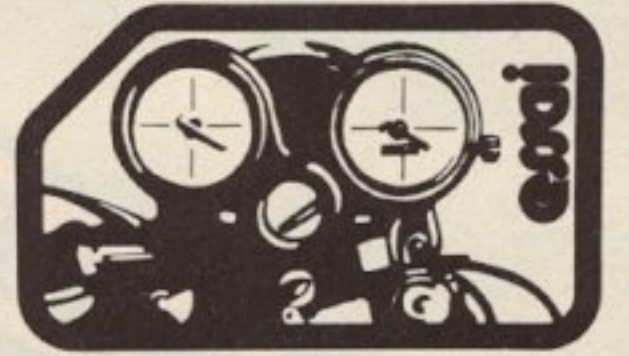
LC : Le vase d'expansion contient 0,2 l ce qui porte la capacité totale du circuit de refroidissement à 1,8 l. Le réservoir d'huile contient 1,8 l.



Le réglage de chaîne (très fréquent) s'effectue avec facilité, grâce aux pots très relevés et la grande facilité de béquillage de la LC.



Sur la TZ de Roussel les commandes sont disposées exactement comme sur la moto standard grâce à un sélecteur avec renvoi.



La différence de maître couple entre les deux machines est encore plus flagrante vue de dos. Ici en effet le carénage n'enveloppe plus la machine mais la selle carénée favorise la pénétration dans l'air de la TZ.

