

N 728
11F

MOTO JOURNAL

PRISE DE CONTACT
YAMAHA 86
TENERE
FJ 1200
350 LC

**SPECIAL
DAKAR**

- SUPER POSTER
- CAGIVA: AMBITIEUX!
- CA VA COGNER
- LES NANAS



LA CAGIVA DU DAKAR



YAMAHA FJ 1200: LE COFFRE



350 YAMAHA RDLC-F



PRISE DE CONTACT

L'examen des nouveaux modèles Yam 86 laisse clairement transparaître le mot d'ordre donné aux bureaux d'études de la marque : « on calme le jeu ! » Au terme de ces quelques prises de contact, il ne semble pas que l'utilisateur y soit perdant. Bien au contraire.

Cuvée Yam 86: LA

FJ 1200



On ne peut bien sûr l'avouer ouvertement, mais on le laisse comprendre implicitement, chez Yamaha on n'est pas Honda, et l'on n'a plus, par les temps qui courent, les moyens de fabriquer trois ou

Aux qualités de la FJ 1100, la 1200 ajoute des reprises beaucoup plus vigoureuses à moyens régimes.

quatre nouveaux moteurs par an. Et comme l'on pense que l'utilisateur, lui aussi, n'a plus les moyens financiers de suivre la course à la nouveauté et à la sophistication que les grands constructeurs se livrent depuis déjà pas mal d'années, pour 86, on s'est résolu, même si ce doit être unilatéralement, à calmer le jeu. Bien sûr, un nouveau modèle,

CONTINUITÉ

RDLC 350F



original, toujours plus sophistiqué que le précédent, c'est attrayant et ça fait rêver. Mais c'est aussi très cher à produire, donc à acheter et à entretenir. Et puis, lorsqu'il ne reste au catalogue que pendant un an, c'est frustrant et c'est aussi une perte importante à la revente. Chez Yamaha, on se dit conscient que cette politique à incontestablement engendré une crise de confiance entre constructeurs et utilisateurs et l'on est donc résolu à faire ce qu'il faut pour retrouver la confiance de l'acheteur. En premier lieu, s'efforce de faire durer les modèles, en les peaufinant au besoin, et, même lorsqu'il s'agit d'élaborer une machine sophistiquée, garder à l'esprit les possibilités financières de l'utilisateur.

L'illustration pratique de cette nouvelle philosophie, nous venons de l'avoir sur les chemins et les petites routes de Sardaigne où nous étions conviés, avec le reste de la presse spécialisée européenne, à prendre contact avec les nouveautés de la gamme SRX 600 et la Virago dont, faute de place, nous ne vous parlerons vraisemblablement que la semaine prochaine, reprennent en gros respectivement celles de la XT 600 et de la TR1, quant à la FJ 1200 et à la RDLC 350 F, ce ne sont que des évolutions modestes, même si elles ne manquent pas d'intérêt, des modèles 85. Très attendue, la nouvelle Ténéré dont Stéphane vous parle un peu plus loin, est par contre beaucoup plus « nouvelle » qu'il n'y paraît. Pour plus d'agrément mais aussi pour conserver un prix raisonnable. On semble décidément bien raisonnable chez Yamaha, cette année.

RDLC 350 F

PRIX/PERFORMANCES

L'arme du succès de la 350 RDLC c'est indiscutablement son exceptionnel rapport prix/performances. Afin de ne pas détruire l'équilibre, on s'est donc contenté pour 86 de la faire aller encore un peu plus vite sans la vendre beaucoup plus cher.

Par son caractère, ses performances, sa gueule et le mythe qu'elle véhicule, la RDLC 350 est une machine qui s'adresse en priorité à la frange jeune des motards. Celle qui par conséquent, possède à priori les moyens financiers les plus limités. Son prix étant donc l'un des principaux facteurs de son succès commercial, la RDLC, lorsqu'elle évolue, se doit de prendre sérieusement en compte cet élément, sans pour autant avoir recours à une austérité qui cadrerait bien mal avec sa clientèle. Pour 86, pas de folies donc ; on laisse la TZR 250 et son cadre alu au marché japonais et pour l'Europe, on se contente d'une RDLC 350 new look, un peu légère et un peu plus puissante. Avec, c'est le but, un prix qui ne devrait augmenté que de l'ordre de mille francs. Important car, la version N sans carénage disparaissant du catalogue, ne subsiste que la version F avec carénage intégral qui devrait donc tout de même atteindre les 28 000 F en 86.

Quelques kilos par-ci...

Avant de rentrer dans le détail des modifications techniques, commençons par constater que la nouvelle RDLC adopte une esthétique plus suggestive, plus actuelle. C'est d'abord le fait de nouveaux coloris et de nouvelles décorations avec le choix entre trois possibilités : la Sonauto Replica, bleu Gauloises, ou la réplique des motos d'usine en rouge et blanc ou rouge et noir, toutes deux avec roues rouges. D'autres petites modifications viennent par ailleurs rafraîchir la silhouette de la petite Yam, tels les nouveaux échappements type pots de détente avec embouts en alu, le réservoir d'essence plus ramassé (il perd malheureusement 2 litres au passage ; 18 au lieu de 20) et doté d'un bouchon type aviation, la selle plus creusée dont la hauteur baisse d'un centimètre (79 contre 80) ou le nouvel ensemble d'une pièce caches latéraux-dosseret de selle, avec une nouvelle optique arrière et des flancs renflés à la mode 500 RDLC.

Mais derrière ce remodelage cosmétique il a également été mené un travail plus en profondeur qui, au niveau de la partie-cycle, a essentiellement consisté à grappiller du poids avec en corollaire de petites économies sur les coûts de production, comme sur la plupart des nouveaux modèles. Le poids à sec étant maintenant annoncé à 142 kg, c'est un gain de 6 kg qui a théoriquement été réalisé, principalement sur les éléments suivants : nouvelles roues à branches plus fines, disques de frein amincis d'un demi millimètre en épaisseur, platines de repose-pieds en alu plus ajourées, batterie plus petite et plus légère de 400 g, système de réglage à distance par courroie de l'amortisseur supprimé et remplacé par un capuchon à griffes (7 positions de précontrainte du ressort, pas

de réglage de l'hydraulique), etc. On peut y ajouter le réservoir d'essence plus petit, donc moins lourd et qui abaissera encore le poids tous pleins faits d'environ 1,5 kg... et l'autonomie d'une vingtaine de kilomètres.

quelques chevaux par là

Niveau moteur, pas de grand chamboulement là non plus, mais quelques petites améliorations qui permettent à la puissance d'enregistrer un gain de 4 ch sur le papier. Elle est maintenant de 63 ch au même régime de 9 000 t/mn, soit un impressionnant rendement de près de 182 ch/litre, équivalent à celui d'un 3 litres Cosworth atmosphérique de F1 d'il y a trois, quatre ans ! le couple maxi augmente lui aussi légèrement, passant de 4,8 mkg à 5,0 mais délivré maintenant à 9 000 t/mn, soit 500 tours plus haut qu'auparavant.

Techniquement, les modifications apportées au moteur touchent principalement les passages des cylindres et les chambres de

combustion. La forme des lumières et le diagramme de distribution ont été changés et les chambres de combustion n'ont plus une forme de dome mais une forme en coin. Les nouveaux pots d'échappement participent également à l'augmentation de puissance, de même que le pré-régage de l'allumage électronique, modifié pour donner plus de retard à haut régime. Les quelques autres modifications visent essentiellement à améliorer la longévité et la fiabilité du petit moulin. C'est ainsi que les cylindres et les paliers de vilebrequin reçoivent maintenant un traitement antifriction ou que la jupe des pistons est allongée pour offrir un meilleur guidage et donc augmenter leur durée de vie ainsi que celle des cylindres. Leur calotte est par ailleurs renforcée et le matériau des segments changé. Pour être honnête, au pilotage, on ne peut pas dire que ce soit le jour et la nuit par rapport au modèle précédent. Certes la 350 RDLC est toujours le fantastique joujou que l'on connaît, avec en particulier sa petite bombe de bicylindre qui explose littéralement lorsque l'aiguille du compte-tours dépasse les 6 000 t/mn, mais on ne peut pas dire qu'en valeur relative, le surplus de puissance soit particulièrement sensible. Il faut c'est certain se méfier d'impressions toujours subjectives et songer que notre machine d'essai n'était peut-être pas au mieux de sa forme ; toujours est-il que si son moulin se comportait dans l'ensemble avec le caractère qu'on lui connaît généralement, il se faisait tout de même un peu tirer l'oreille pour prendre ses derniers tours, ce qui semble bien sûr contraire à l'effet souhaité. Assez difficile une fois passé 9 000/9 500 de voir l'aiguille du compte-tours s'approcher des 10 000 de la zone rouge, même sur les intermédiaires. Confirmation sur mon bout de ligne droite où, le nez bien derrière la bulle, je prends un petit 200 compteur à 9 600 alors qu'avec le même braquet, sur l'anneau de Monthléry connu pour grignoter quelques km/h, nous enregistrons un peu plus de 200 compteur à 9 800 en mars dernier avec le modèle 85 (M.J. 691) Hors de question de tirer la moindre conclusion définitive, mais nous attendons avec intérêt un vrai essai chiffré pour nous faire une idée précise des performances de cette RDLC 86 comme de son comportement qui, sur les routes sardes, paradoxalement en trop bon état, n'appelait pas de commentaire particulier par rapport à ce que nous connaissons de ce fameux joujou. ■

FICHE TECHNIQUE

RDLC 350F/86

(caractéristiques du modèle 85 entre parenthèses)

MOTEUR

Type : bicylindre vertical et transversal, 2 temps à refroidissement liquide, système YPVS.

Cylindrée : 347 cm³.

Alésage x course : 64 x 54 mm.

Rapport volum. : 6.0 à 1.

Puissance maxi : 63 ch/9 000 (59/9 000).

Régime maxi : 10 000 tr/mn.

Couple maxi : 5.0 mkg/9 000 (4,8/8.500).

Alimentation : 2 carbus à boisseau de 26.

Lubrification : Graissage séparé.

Boîte de vitesses : à 6 rapports.

Mise en route : par kick.

PARTIE-CYCLE

Cadre : tubulaire double berceau en acier.

Suspensions : AV : fourche télehydraulique à assistance pneumatique. AR : monocross.

Freins : AV : double disque Ø 267 mm. AR : simple disque Ø 267 mm.

Pneus : Dunlop K300.

AV : 90/90-18 ; AR : 110/80-18.

Réservoir d'essence : 18 litres (20 l), réserve 2 l.

Poids à sec : 142 kg (148 kg).

Poids tous pleins faits : 159 kg usine (169 vérifié).

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

Marque : Yamaha.

Modèle : RDLC 350 F/86.

Prix : environ 28 000 F (sous réserves).

Disponibilité : mars 86.

Coloris : rouge/blanc, rouge/noir ou bleu Gauloises.

Garantie : un an, pièces et m.o., km illimité.

Importateur : Sonauto Yamaha, BP Q479, 95005 Cergy Pontoise cédex, tél. : (1) 30.37.92.62.

Précédent essai MJ : 691 (modèle 85).

Nouvelle présentation plus aguicheuse avec trois coloris au choix dont deux représentés ici : le bleu Sonauto-Gauloises et le noir et rouge, avec graphisme des motos d'usine. Le modèle 85 rouge et blanc est là en référence pour vous permettre d'apprécier les modifications.

