

PRISE DE CONTACT : LES DEUX NOUVELLES 80 YAMAHA

En attendant une réforme qui décidément tarde trop à venir, il faut se contenter des 80. Et pour nous faire patienter, il faut dire qu'on nous offre de bien belles choses. Témoins ces deux nouvelles Yamaha.

YAMAHA 80 RXSE & 80 RDLC: **la belle et la bête**

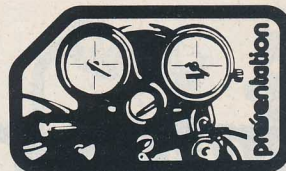
En France les 80 sont un peu les mal-aimés. Imposés par la force de la loi dans un climat d'incompréhension totale, ils n'ont pas encore réussi à conquérir leur place, à réellement séduire les candidats motards. A vrai dire comme ceux-ci sont soit obligés de passer par là, soit contraints d'attendre deux ans pour passer directement à la classe supérieure, les ventes s'en ressentent. Mais dans certains pays le phénomène est différent et un réel marché existe. Alors des modèles sophistiqués voient le jour et finissent par nous arriver. Ils sont très attrayants et en oubliant le débat passionné du permis, il nous faut reconnaître que ces 80 pourraient bien faire oublier les 125... s'ils n'étaient limités à 75 km/h.



RX 80 SE

Sous cette appellation quelque peu barbare se cache en fait une très jolie machine, et c'est sans regrets que nous oublions la FS 80 SE qui n'était vraiment pas un modèle de réussite esthétique. Le marché des Customs, dit-on, est une affaire de mode. Au-delà de la mode, c'est un style qui, appliqué sans outrance, a de quoi séduire même le motard à la recherche d'une utilitaire. L'esthétique et le confort sont des notions qu'il ne faut pas rayer automatiquement quand on parle « utile ». La technique non plus, surtout si elle amène sécurité et confort d'emploi. Ainsi cette RX 80 SE (SE pour « spécial ») est belle mais aussi conçue pour être performante et sûre. Un moteur souple et puissant bien servi par une boîte à cinq rapports permet de s'adapter à presque toutes les conditions de circulation (toujours ces fatidiques 75 km/h maxi). Le refroidissement est favorisé par un dessin particulier de la culasse et un bloc-cylindre en aluminium. Sept transferts et une admission contrôlée par l'intermédiaire de clapets, un allumage à décharge de condensateur, un graissage autolube, autant de techniques éprouvées et nécessitant le minimum d'entretien. Le freinage est confié à un disque à commande hydraulique pour l'avant et à tambour pour l'arrière ce qui est amplement suffisant compte-tenu du poids qui n'est que de





81 kg à sec. Fourche télescopique permettant un débattement de 130 mm et bras oscillant classique assure une suspension qui, allée au cadre double-berceau, procure une tenue de route des plus saines. Côté esthétique, c'est la maintenant classique ligne Yamaha spéciale qui a été adoptée. Tout — du réservoir au guidon en passant par la selle ou le pot fait référence aux grandes sœurs. A noter les roues en alliage, 18 pouces à l'avant et 16 pouces avec un gros pneu à l'arrière, d'un dessin nouveau et original qui mettent la touche finale à cette petite « moto », elle en a vraiment toutes les caractéristiques, qui en séduira beaucoup.

RD 80 LC

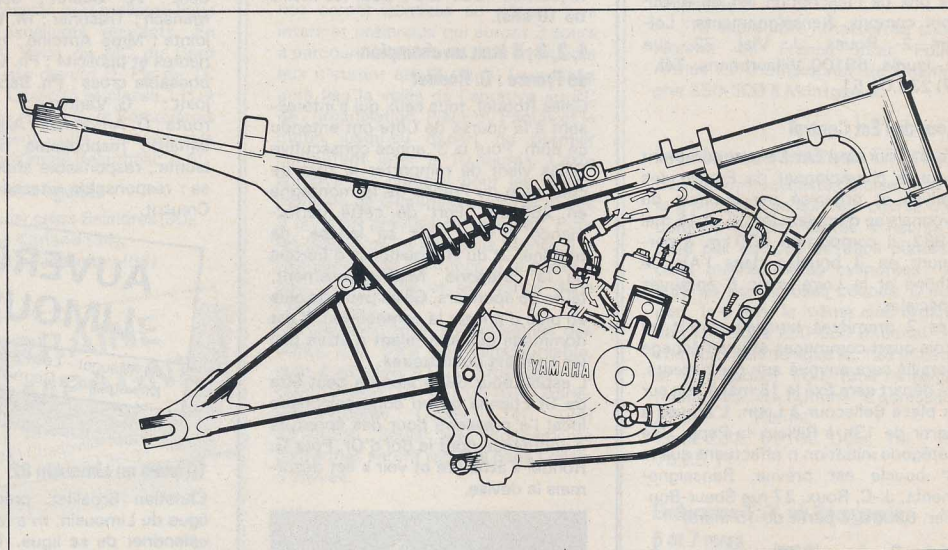
Un rêve, presque un mythe, devenu réalité. Toute la technologie de pointe, toute la recherche esthétique, tout le savoir faire dans la recherche de la performance que Yamaha a accumulé aux cours des années tant en compétition que par la production de modèles de série performants sont réunis dans ce petit bijou. Il n'est pas un détail qui ne soit destiné à séduire soit qu'il rappelle les modèles de course ou de plus grosses cylindrées ou qu'il se distingue par son dessin moderne et original. Et si on rentre dans le détail on s'aperçoit qu'au-delà de l'aspect RDLC « Replica », elle mérite bien cette appellation tant sa conception est aussi sophistiquée que sa grande sœur. Passons en revue les éléments caractéristiques. D'abord, et bien sûr, ce qui lui vaut cet honneur d'être appelée « LC », le refroidissement liquide. Technique bien éprouvée qui a beaucoup plus d'avantages et bien moins d'inconvénients qu'on ne le croit couramment. Avantages : réduction de l'usure, conservation de la puissance par contrôle de la température, lequel contrôle assure des conditions de fonctionnement optima en toutes circonstances, diminution du bruit. Inconvénients : le poids. Idée reçue et bien vite démontée. Le radiateur par exemple ne pèse que 500 grammes ! L'entretien ? Plutôt moindre qu'avec une moto classique. Un vase d'expansion à niveau visible assure la régulation des pressions et quantité de liquide nécessaires au bon fonctionnement du circuit. La fiabilité n'est plus à démontrer et la sécurité a été particulièrement soignée. L'ensemble est protégé par un capot vissé qui empêche par la même occasion l'ouverture intempestive des bouchons d'orifice de remplissage. La pompe à eau débite jusqu'à 20 l/mn et un thermomètre permet de contrôler la bonne marche de l'ensemble. Autre sophistication, paradoxalement simple et efficace, le YEIS (comprendre Yamaha Energy Induction System) assure un flux d'air stabilisé dans le carburateur ce qui a pour effet de permettre d'affiner les réglages et donc d'abaisser la consommation d'essence tout en augmentant le rendement du moteur. L'allumage C.D.I. est doté d'un système de retard du point d'allumage à haut régime ce qui contribue également à accroître le rendement du moteur. Amélioration à bas et moyen régimes grâce au Yeis, à haut régime grâce au retard du C.D.I., tout le monde y trouve son compte, d'autant en plus qu'avec six vitesses et une zone rouge à 1 000 t/mn, les combinaisons sont nombreuses. Enfin, dernière innovation, le système de fixation du moteur permet de réduire au plus bas niveau les vibrations. L'idée est, plutôt que d'essayer de créer par un balancier une vibration inverse qui va annuler celle créée par le mouvement du piston, de favoriser les

vibrations du moteur dans une certaine direction afin de mieux les piéger. Ainsi, le moteur est fixé à l'arrière sur un axe par l'intermédiaire de roulements à billes en un point qui est sur une ligne qui passe par le centre de gravité du moteur, l'axe de l'embellage et qui est de plus perpendiculaire à l'axe qui suit le piston dans sa course. A l'avant, un silent-bloc savamment choisi à l'aide d'un ordinateur absorbe ce mouvement vibratoire. On a pu ainsi réduire la taille du cadre qui ne souffre plus de vibrations à haute fréquence, si dommageables, et donc abaisser le poids de l'ensemble.

A côté de tout ça, le frein à disque hydraulique, la suspension arrière monoshock, la tête de fourche, le spoiler, le dossier formant coffre fermant à clé avec feu rouge intégré, les roues coulées, font presque pâle figure. Et pourtant, à eux seuls,

ils valent déjà le détour, tant l'allure qu'ils confèrent à la moto est superbe. Mais n'est-ce qu'une façade ?

A vrai dire, il ne nous a pas été possible de rouler très longtemps sur cette moto, mais il n'en faut pas beaucoup pour en entrevoir toutes les qualités. Elle est belle, petite, la position est agréable, le guidon assez relevé et la tête de fourche bien efficace. Le démarrage est très facile en repliant le repose-pied comme sur la 350. Le bruit fait très course mais est heureusement feutré. La maniabilité est étonnante et le freinage est incroyablement puissant. Notre modèle d'essai prenait facilement 60 à 8 500 t/mn. Mais ses « 60 » étaient en mille (96 km/h) ce qui ne sera malheureusement pas possible avec les modèles livrés (et bridés) en France. C'est bien là le seul regret que l'on puisse avoir...



Voici l'ensemble partie-cycle et moteur de la RDLC 80. Ça pourrait presque provenir d'une machine de cross. On voit nettement le dessin très simple du cadre avec l'articulation du bras oscillant très près du moteur et le volumineux amortisseur. On peut se rendre compte que le point d'attache moteur arrière est bien sur une ligne passant par l'axe du vilebrequin et perpendiculaire au sens de mouvement du piston. La boîte, sous la poutre supérieure, est le principe actif du YEIS. Enfin, le circuit de refroidissement liquide est schématisé sur l'avant.

Fiche technique

RX 80 SE

Moteur

Type : monocylindre deux temps, admission à clapets.
Cylindrée : 49 cm³.
Alésage X course : 49 mm X 42 mm.
Puissance : 7,5 CV à 6 500 tr/mn.
Couple : 0,86 mkg à 6 000 tr/mn.
Compression : 6,6 à 1.
Graissage : autolube.
Allumage : électronique C.D.I.
Embrayage : multi-disques en bain d'huile.
Boîte : à 5 rapports.
Démarrage : par kick.

Partie-cycle

Cadre : double berceau tubulaire en acier.
Suspension avant : fourche télescopique hydraulique.
Suspension arrière : bras oscillant et amortisseurs hydrauliques.
Frein AV : simple disque hydraulique.
Frein AR : tambour.
Roues coulées AV : 2,50/18 ; AR : 3,50/16.
Hauteur de selle : 725 mm.
Poids à sec : 81 kg.
Réservoir d'essence : 8 l.
Coloris : noir.
Prix : 6 936 F clés en main.

Fiche technique

RD 80 LC

Moteur

Type : monocylindre deux temps, admission à clapets, refroidissement liquide.
Cylindrée : 79 cm³.
Alésage X course : 49 mm X 42 mm.
Puissance : 8,5 CV à 6 500 tr/mn.
Couple : 0,94 mkg à 6 500 tr/mn.
Compression : 7,1 à 1.
Graissage : autolube.
Allumage : électronique C.D.I.
Embrayage : multi-disques en bain d'huile.
Boîte : à 6 rapports.
Démarrage : par kick.

Partie-cycle

Cadre : double berceau tubulaire en acier.
Suspension avant : fourche télescopique hydraulique.
Suspension arrière : monocross.
Frein AV : simple disque hydraulique.
Frein AR : tambour.
Roues coulées « Italic » AV : 2,50/18 ; AR : 2,75/18.
Hauteur de selle : 765 mm.
Poids à sec : 78 kg.
Réservoir d'essence : 10 l.
Coloris : blanc ou bleu.
Prix : 6 425 F clés en main.