

ESSAI YAMAHA 360



La 360 RT1-F est agréable à l'œil.

ESSAI YAMAHA 360

**YAMAHA OFFRE AVEC SON MONO RT1-F
360 cc POUR AVALER DES MONTAGNES**

par Jean-François DOTTORI

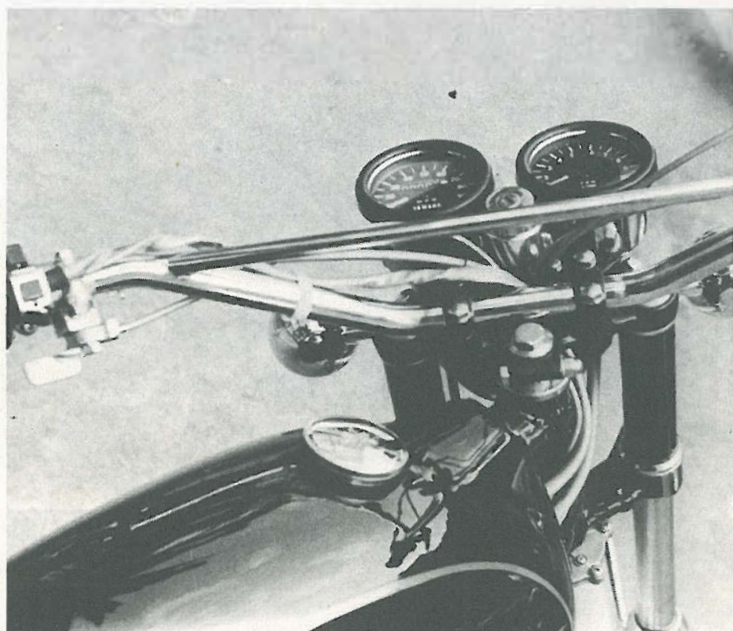
Grâce à M. Audemar, de Toulon, nous allons essayer la plus grosse cylindrée deux temps de chez Yamaha ; c'est un monocylindre et sa destination originelle est le tout-terrain.

UN OISEAU DE PROIE :

C'est l'impression que donne la machine au premier abord ; cela est dû principalement à la couleur, aussi noire que l'ébène, surprenante de la part d'une japonaise. Un filet rouge souligne la forme fine et élancée du réservoir, mais n'arrive pas à mettre une note gaie sur cette japonaise ; la selle, le pot de détente, du double berceau aux caoutchoucs, tout est noir. Le reste c'est bien simple, est chromé et même poli en ce qui concerne les carters latéraux. Mais ce semblant d'austérité s'évanouit dès que commence l'examen détaillé, car rien n'a été oublié ; si la RT1 est faite pour les chemins forestiers, elle doit néanmoins rouler sur les routes, et à ce titre bénéficie de l'équipement digne de toute japonaise qui se respecte. L'ensemble compteur-compte-tours, dont le premier est gradué de 10 en 10 km/h jusqu'à 160 km/h ! et le second très lisible également avec une zone rouge de 3 500 tours débutant à 6 500 ; entre les deux un contacteur à clé avec trois positions. Clignotants, klaxon sont placés entre les deux berceaux près de la colonne et code phare s'actionnent par un tout-un-guidon placé à gauche. A droite, le renvoi du câble d'accélérateur est bizarrement orienté vers le haut, ceci pour lui éviter quelques désagréments en cas de chute. Pour les commandes d'embrayage et de frein avant, rien de particulier si ce n'est la douceur, leur levier à boule et la molette de tension. Les repose-pieds se caractérisent par une certaine étroitesse, ils sont repliables et recouverts d'une grosse épaisseur de caoutchouc ; le sélecteur à gauche est monobranche ; à droite la pédale de frein actionne la commande du feux stop et la biellette du frein avant, non pas par l'intermédiaire d'un câble comme à l'accoutumée, mais grâce à une tige d'acier beaucoup plus pratique, car son entretien est nul et les risques de rupture pratiquement inexistant. Le moteur se lance à l'aide d'un kick, normal me direz-vous, mais savez-vous que le nouveau 125 tout-terrain de la marque qui est déjà commercialisé est équipé d'un démarreur ? Le passager éventuel aura à sa disposition une paire de repose-pieds suspendus et repliables. Les amortisseurs

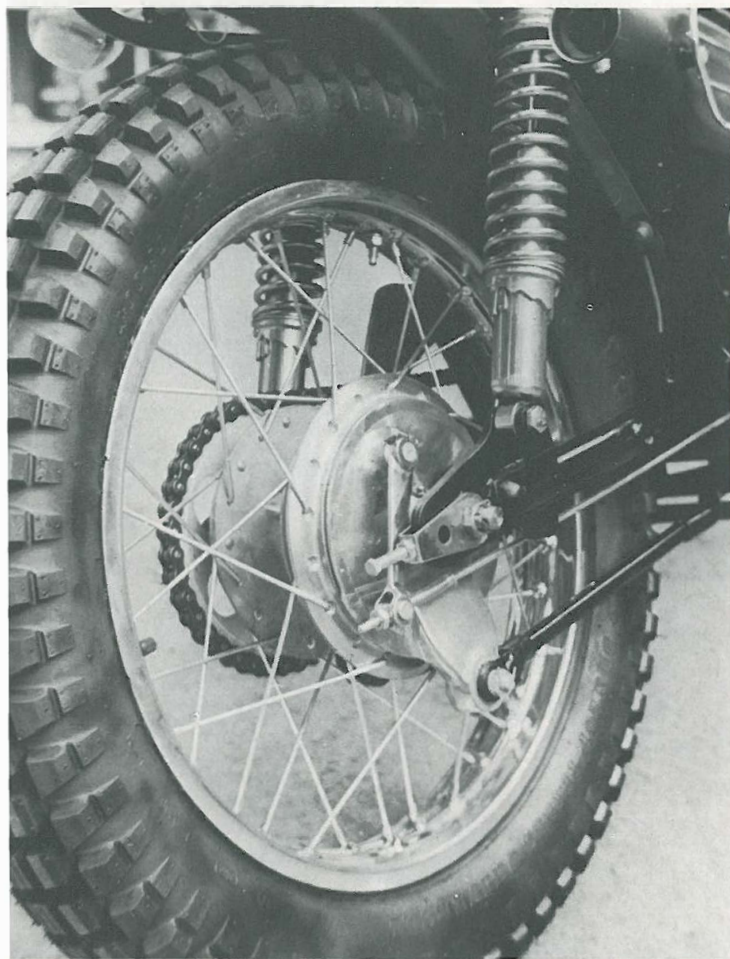


Le frein avant est à simple came.

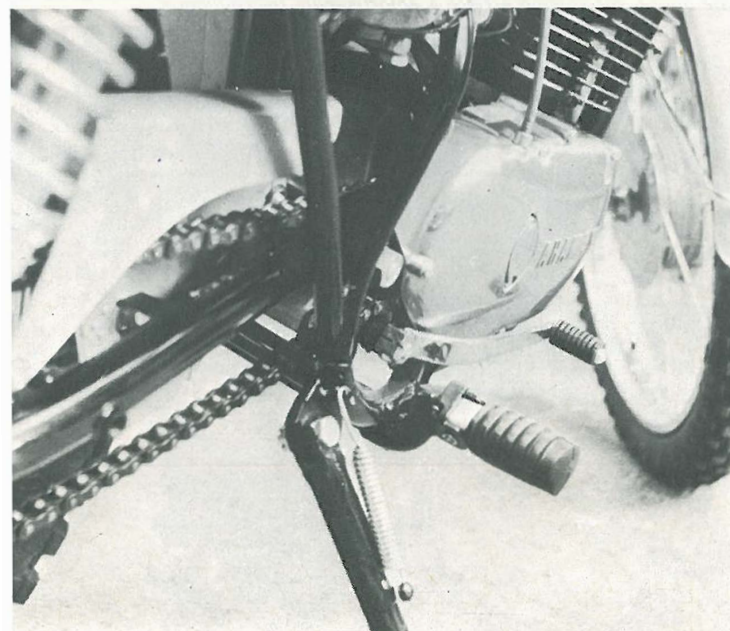


Le guidon est du type « Cross ».





Les ressorts sont réglables en 5 positions.



La béquille possède un ressort de rappel

sont réglables en trois positions, alors que la fourche avant dénudée obéit aux critères de la mode actuellement au pouvoir. Les garde-boue assez réduits comme il se doit sur une telle machine sont peints d'une couleur métallisée de bon ton ; nouveauté par rapport aux anciens modèles « trail » de la marque, les pneus trial ont laissé leur place à une sorte plus spécialisée encore, et dénommée « cross » de 300x21 à l'avant, alors que la jante arrière ne fait que 18, son pneu est un 400 ; pas d'aluminium mais seulement de l'acier. La partie cycle est enfin composée par un beau cadre double berceau, qui doit garantir une bonne tenue de route, avec un sabot de protection en tôle ; il n'y a pas de béquille centrale, mais une latérale bien dimensionnée qui offre à la machine une bonne assise.

FONCTIONNEL

Pour une machine « Trail », plus peut-être que pour toute autre, le moteur doit être léger, peu encombrant et souple ; le twin de 350 cc n'étant pas très adapté, les techniciens nippons en ont façonné un de toutes pièces : le résultat est assez remarquable.

C'est bien sûr un monocylindre super-carré de 80 mm d'alésage pour 70 mm de course avec pour cylindrée exacte 351 cc, dont la culasse se caractérise par un ailetage assez torturé : du côté droit les ailettes ont été réduites au minimum pour laisser la place à l'imposant pot de détente relevé ; du côté gauche, un évidement a été pratiqué pour atteindre la bougie fortement inclinée, enfin, le centre de la culasse étant l'endroit le plus gratifié en calories, des petites ailettes isolées s'offrent à tous les vents.

Le cylindre est peint en noir mat et se caractérise par une ventouse en plastique fixée sur sa partie antérieure entre les berceaux ; c'est un nouveau système pour améliorer le mélange gazeux, principalement pour les démarrages, et qui s'actionne par un petit levier placé à gauche sur le guidon. Le carburateur Mikumi est alimenté par l'intermédiaire d'un robinet à dépression ; son filtre à air, sous la selle, est bien protégé de l'élément liquide. La collerette d'échappement se boulonne, ainsi pas de risque de se trouver sans pot et avec un serrage fort probable. Une grille anti-calorique isole quelque peu le pilote, mais le passager risque de faire les frais d'un embout un peu sale, car ce dernier est un peu trop court et les deux temps fument beaucoup !

Dernier particularisme de ce moteur, ses carters latéraux sont polis ; fait appréciable, l'ensemble n'est pas d'une largeur excessive, comme c'est trop souvent le cas, et ainsi il n'y a pas de partie particulièrement exposée.



moto₂₉

ESSAI YAMAHA 360

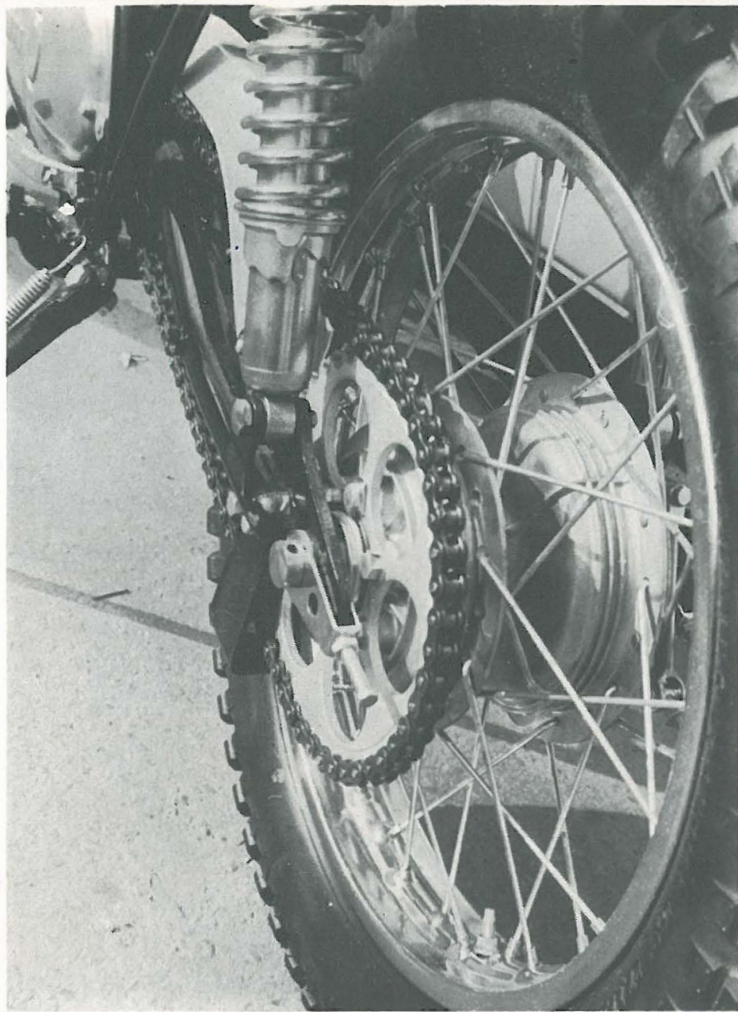
PAR MONTS ET PAR VAUX

Lancer le moteur ne présente aucune difficulté, quelques coups de kick pour dégommer, contact, un coup de savate et ça tourne. Il est difficile de ne pas s'en rendre compte, tant les claquements au ralenti sont secs et d'un niveau sonore élevé. Dès que l'aiguille du compte-tours commence à s'affoler, c'est un craquement strident, continu, qui parvient à nos tympans. Si la conduite en ville est un plaisir tant le moteur est souple, il y aura toujours ce bruit assez fatigant en fin de compte. Avec les pneus « cross », il vaut mieux ne pas aller chercher les limites du freinage ou de l'accélération, surtout si le bitume est humide.

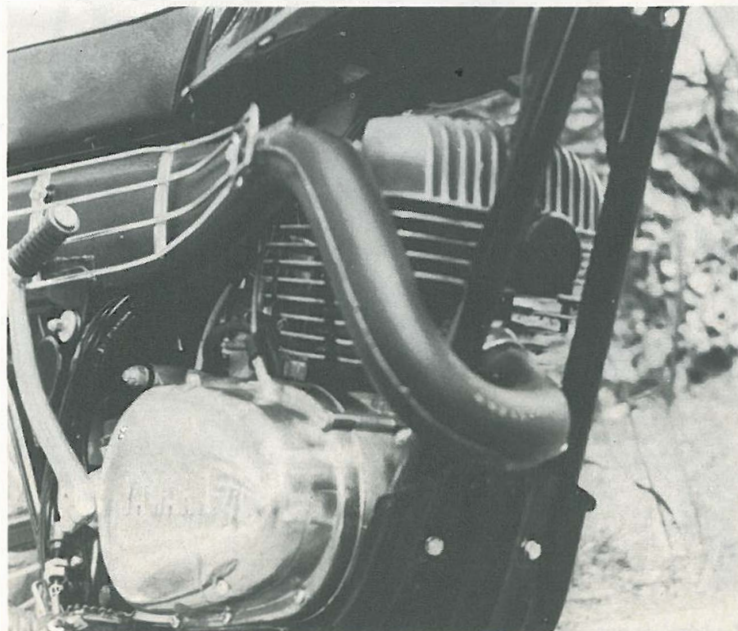
Le guidon extra-large demande une certaine habitude pour être manié correctement, et c'est la sortie de Toulon vers Marseille sur la route des gorges d'Ollioules. Il s'agit d'une route sinueuse à souhait que j'ai parcourue en compagnie du mécanicien de chez Riggia, possesseur d'une « 250 Trail ». Dès les premiers virages, je fus surpris par l'angle pris par mon suiveur, et il me dépassa bien vite tant il manie cette machine comme une machine de route, et bien mieux parfois.

Si cela m'incite à y « aller », je reste néanmoins dans les normes du raisonnable, et bien loin de la limite que forment les repose-pieds, mais pourtant le talentueux mécano y arrive! Avis donc à tous les possesseurs ou futurs possesseurs de trail Yamaha, si un jour vous vous sentez des âmes de champion de vitesse vous avez la machine, vous n'avez plus qu'à... C'est certainement la rigidité du double berceau qui permet cela, mais c'est aussi surprenant de la part des pneus « trail » ; quant à l'amortissement il se trouve au-dessus de tout reproche avec une bonne souplesse de la fourche avant.

C'est alors que j'arpente les premiers sentiers, assez caillouteux, mais qui ne posent aucun problème avec de tels pneus. Au franchissement des premiers contreforts, on se rend compte de l'étagement des rapports de boîte, serrés, surtout en ce qui concerne les trois premiers. Cela donne une drôle d'impression de sentir la machine pousser en seconde et même en troisième à une allure très réduite ; c'est ce qui s'appelle avoir de la puissance à bas régime. Atout primordial pour une tout-terrain. A vitesse assez élevée, 50-60 km/h, sur des chemins rapides à fortes inclinaisons, la machine s'envole d'une façon parfois surprenante, mais ses réactions sont saines à l'atterrissage, donc pas de problème. Sur les roches ou les grosses pierres, les déviations sont un peu trop sèches pour trouver la terre ferme. Après une baisse de pression notable dans les pneus, ce phénomène naturel sera certainement beaucoup moins ressenti. Dans ces sentiers de forêt assez rapides où la conduite fait penser plus au cross qu'au trial, le freinage est assez fréquent si l'on ne veut pas aller la tête la première dans les ornières qui ont la mauvaise déli-



Une bonne suspension arrière à amortisseurs hydrauliques.

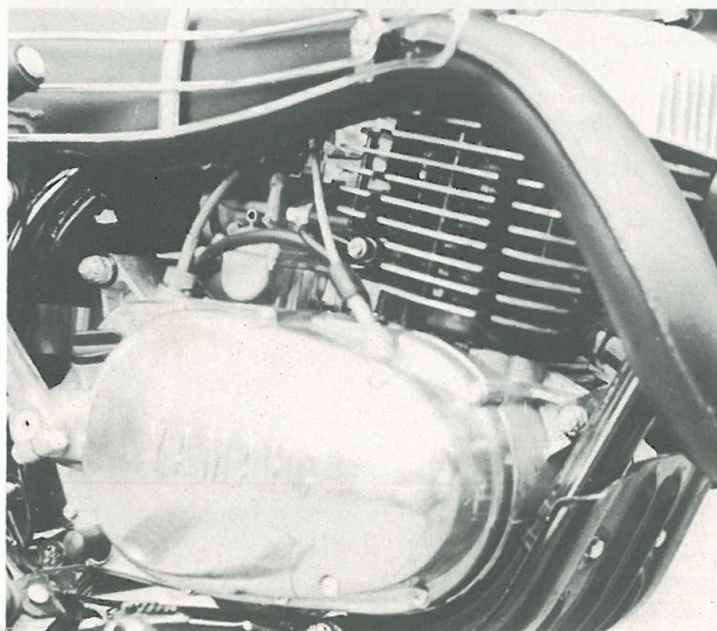


La 351 cm³ monocylindre.





Le braquage assez important est de 98° de gauche à droite.



Le double cadre tubulaire est renforcé par une plaque vissée qui rigidifie l'ensemble.

catasse de couper la route (une fois de temps en temps cela suffit amplement); le freinage donc s'est révélé souple, progressif mais pas trop puissant, ce qui est nettement avantageux dans ce domaine.

Maintenant l'on aborde des zones qui nécessitent un pilotage plus délicat, un terrain parfois assez meuble, mais aussi parsemé de roches; ceux qui ont déjà pratiqué du « trail » du côté de Cavalaire savent ce que cela veut dire. Les carters, malgré leur bonne protection, sont les premiers visés par les rochers aux dents longues. Aussi c'est dans un style pas très trialiste que je passe ce genre de difficultés réservant des « prouesses » à un sol plus accueillant, comme ce dévers très incliné que je longe en première. Le réservoir très fin facilite un très bon déhanchement, les tétons s'accrochent bien dans le sol et le guidon permet de passer véritablement où l'on veut sans trop se servir du frein, pas du tout de l'embrayage.

La garde au sol de 255 mm de la machine favorise le passage de la majorité des obstacles sans problème, et si d'aventure cela touchait, le sabot de protection se trouve là pour y pallier.

L'ACHAT ET LA CASSE

Par contre où il faut être plus précautionneux, c'est dans les glissades latérales, bénignes en elles-mêmes, mais sur une japonaise il faut faire attention, car clignotants et parfois même feux arrières ont de fortes chances de faire les frais de l'opération. Pour une machine qui a si nettement orienté sa politique vers le tout-terrain, il y a des « gadgets » que l'on peut supprimer sans déshonneur, tout en respectant la loi mot pour mot. Il faut un feu à l'arrière, soit, mettons-en un, mais de taille réduite pour qu'il se trouve à l'abri; pour le peu de route que l'on doit faire théoriquement, et pour les vitesses atteintes, on peut se passer de clignotants; dans une certaine mesure le compte-tours n'est pas primordial, un petit graphique sur le compteur pour savoir dans quelles limites utiliser chaque rapport me semble suffisant, c'est toujours cela à payer en moins à l'achat et à remplacer à la casse.

Mais c'est bien loin de ces considérations basement matérielles que la RT1 me fait découvrir les joies de la moto hors des sentiers battus, car même après une journée passée sur la machine, la fatigue ressentie est celle que l'on ressent après tout effort physique, mais pas de courbatures ou autres douleurs localisées à cause d'une imperfection mécanique. Les commandes manuelles sont douces et souples, les poignées actionnées à main nue n'ont rien à se reprocher, la selle est malgré tout confortable; seul un bourdonnement dans les oreilles nous rappelle ce bruit sec que l'on avait fini par oublier, tant les plaisirs donnés par la RT1-F sont grands.



moto 31

ESSAI YAMAHA 360



Le retour s'effectue par la route, et la Yamaha reste toujours aussi véloce; à l'accélération en seconde, parfois en troisième, la roue avant se lève. La vitesse de pointe chronométrée se situe à 118 km/h contre les 125-130 annoncés par l'usine; sachant que le moteur est absolument neuf l'on peut dans ce domaine, encore espérer de bonnes performances. C'est alors que je songe à l'essence, une hantise avec les deux-temps, mon arrêt à la station la plus proche est une des plus agréables surprises que m'a données la machine; en effet, moins de 3,5 l/100 km ont été consommés, et cela sera vérifié en d'autres occasions, comme les accélérations. Et en plus sur route, plus le régime augmente, plus la consommation baisse; le minimum se situe aux environs de 2 litres, donc le réservoir n'est pas critiquable pour sa faible capacité puisque l'on peut envisager avec sérénité des étapes de plus de 200 kilomètres!

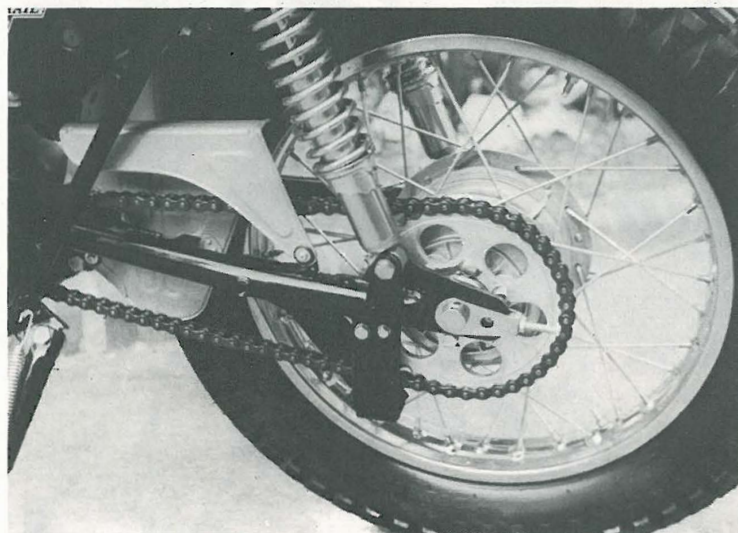
C'est sur une portion de route au bitume granuleux que j'effectue les chronos du 400 m départ arrêté, cela est préférable pour cette sorte de pneu à une couverture plus lisse. Les premiers essais montrent une nette tendance qu'a la machine à cabrer; c'est donc pratiquement sur le guidon que se passent les 100 premiers mètres, pour le troisième rapport, il ne faut pas trop compter sur le pouvoir directionnel de la roue avant; elle touche le bitume mais le chrono est là, 15''3 au 400 mètres départ arrêté, pour cela il ne faut pas hésiter à côtoyer la zone rouge.

La lourdeur de la fourche sentie dans les passages difficiles permet sur route de ne craindre aucun guidonnage. La seconde journée sera plus particulièrement réservée au passage de quelques semblants de zone du côté de Cavalaire, et je me suis rendu compte qu'il est difficile de satisfaire tout le monde, et si l'on ne peut faire de la route avec une machine de « trail », la réciproque est vraie. Si l'on veut faire les deux avec une machine mitigée, il faut, bien sûr, lui accorder quelques concessions. Ici le couple maxi se trouve à 5 500 tr/mn, c'est assez élevé et cela présente des inconvénients pour escalader des buttes à fort pourcentage, car parfois l'on est contraint de se servir de l'embrayage, ce qui n'est pas très bénéfique pour la conduite. La fourche avec son amortisseur a montré une certaine lourdeur qui est un avantage sur route, mais qui ici devient un peu gênante.

« ENDURO »

Yamaha a présenté une machine bonne à tout faire, elle accomplit toutes les tâches qu'on lui demande, même si parfois le style n'y est pas; aussi au lieu de l'appeler « Trail », je trouve que « Enduro » lui va beaucoup mieux. D'ailleurs, à ce titre on lui trouvera une foule d'avantages qu'on trouvera de la RT1-F une machine de tous les jours assez particulière.

J.-F. DOTTORI



La transmission secondaire s'effectue par une chaîne simple.

YAMAHA Fiche Technique 360 RT1-F

Moteur :

2 temps monocylindre chromé dur.
Alésage : 80 mm ; course : 70 mm.
Cylindrée : 351 cm³.
Taux de compression : 6,3 à 1.
Puissance maxi : 30 ch à 6 000 tr/mn.
Couple maxi : 3,60 kg/m à 5 500 tr/mn.
Allumage : volant magnétique.
1 carburateur Mikumi 32 mm.

Transmission :

Boîte 5 rapports.
1re 35/15 30 %
2e 34/19 42 %
3e 30/23 55 %
4e 26/26 76,6 %
5e 23/30 100 %
Transmission secondaire : rapport 39/15 = 2,60.
Embrayage à bain d'huile multidisque.

Cadre :

Double berceau avec amortisseur hydraulique dans la colonne de direction.
Longueur H.T. : 2 100 mm.
Hauteur H.T. : 1 160 mm.
Largeur H.T. : 890 mm.
Empattement : 1 390 mm.
Garde au sol : 255 mm.
Réservoir d'essence de 9,5 l, d'huile de 1,6 l.
Poids 128 kg en ordre de marche.

Performances :

400 m d.a. en 15''2.
Vitesse maxi : 118 km/h. Moteur neuf. Position normale.