



LE PAQUÉBOT VOLANT



Si vous vous étiez promené dans les bois bordant le Pic du Gars en ce paisible samedi du 21 août, vers les 14 h 27, vous auriez pu entendre d'une oreille étonnée, puis horrifiée, des bruits plutôt singuliers émanant des hauteurs de la montagne.

D'abord un genre de pétarade de gros scooter, puis un ahanement mécanique lamentable, immédiatement suivi de 2 bruits bien distincts:

1 - Un gai tintement métallique accompagné du son cristallin d'un carreau de HLM qui se casse.

2 - Un choc plus sourd, plus étouffé, correspondant à peu de chose près à celui que fait un sac de farine jeté dans un cour de ferme.

Puis pêle-mêle, des cris de douleur, des halètements laborieux, et enfin une série de jurons qu'il nous coûterait très cher de reproduire ici: une avalanche de trivialités, d'obscénités qu'une voix graveleuse libère sans contrainte.



YAMAHA 360 RT1

On saisit au hasard: «... pas une bécane, c'est un paquebot!...»

Non, ce n'était pas King-Kong!

Non, ce n'était pas l'abominable homme des Pyrénées!

... tout simplement votre serviteur en plein essai de la 360 Yamaha RT 1, laquelle lui causait en l'occurrence quelques menus tourments...

Trop belle pour être souillée

La RT 1, dans sa conception générale, est très similaire à la 250 DT 1 que nous avons essayée dans le dernier Motocyclisme « Spécial Noël ». Comme sa petite soeur, elle représente un spécimen original: pas d'ascendance connue, monocylindre, etc...

Bref, ce n'est pas une machine de tourisme mise à la sauce Scrambler, mais un Trail-Bike entièrement conçu pour les besoins de la cause.

Dès le premier coup d'oeil, on ne peut qu'admirer l'esthétique de cette bête: c'est à mon sens le plus beau Trail-Bike du monde, surpassant même la DT 1 et la Montesa King Scorpion.

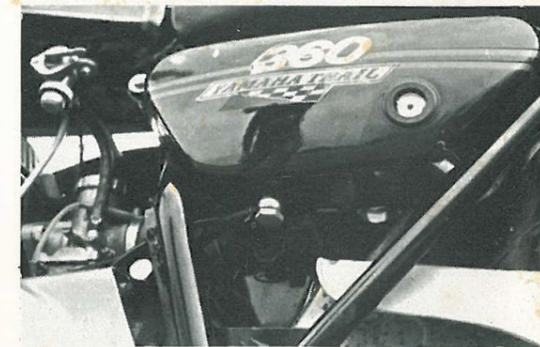
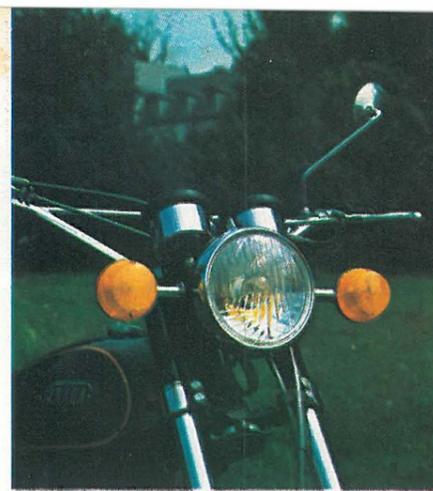
A l'époque des motos bariolées, Yamaha a tapé dans le mille, en choisissant le noir. D'autres auraient d'emblée opté facilement pour un rouge criard, vu les prétentions de ce modèle. Le réservoir noir, l'écusson discret, le mince filet rouge: il n'y a pas à dire, la RT 1 a de la classe.

La répartition judicieuse des chromes, les carters moteur polis et non pas vernis, la ligne arachnéenne, tout concorde à faire de cette Yamaha un chef d'oeuvre d'élégance et de raffinement.

J'ose espérer que vous me pardonneriez les comparaisons suivantes: la RT 1 est comme le service en porcelaine de Limoges que votre grand-mère garde jalousement dans le buffet du salon; elle est tellement belle, qu'on n'ose pas s'en servir, de peur de la salir ou de la casser!

Du sérieux

La RT 1 dispose du même cadre double berceau que la DT 1. Mais alors que la 250 cm³ est équipée d'un bras oscillant arrière du type caisse, la 360 cm³ possède un bras oscillant beaucoup plus long, en tube cylindrique. Le résultat est que le « squelette » de cette machine est typique d'une machine de cross: moteur très en avant et empattement généreux.



Le réservoir d'huile est muni d'un niveau extérieur. Remarquez le dispositif de fermeture de la selle.

des dispositions spéciales en ce qui concerne les roues.

Les pneus, bien sûr, sont adaptés au tout-terrain. A l'avant, un pneu genre cross, et à l'arrière un gros 400 x 18 trial. Ce dernier, de par la disposition linéaire de ses crampons, tolère très bien un emploi mixte: bitume ou tout-terrain.

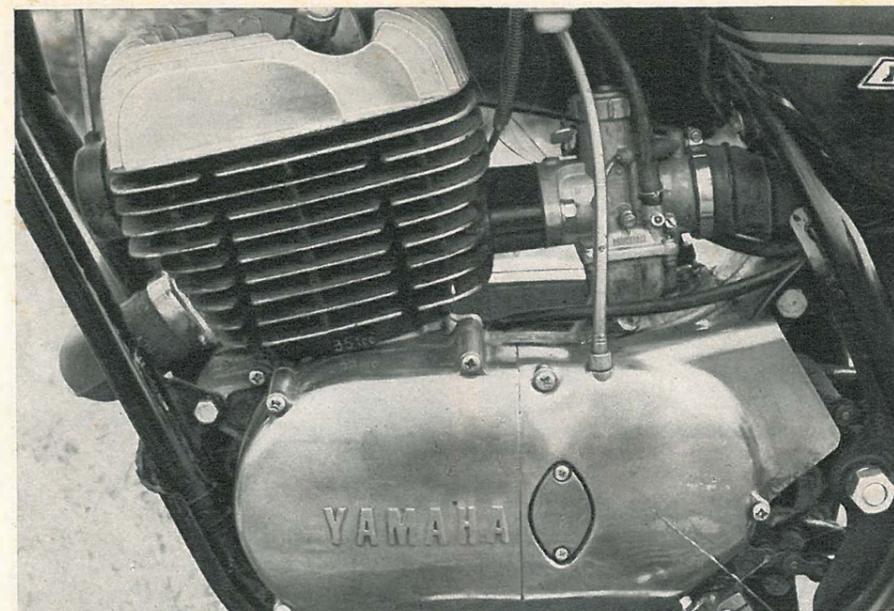
Les jantes AV et AR sont respectivement de 21 et 18 pouces, en acier, ce qui n'est pas plus mal pour le nettoyage. D'autre part, lors d'une expérience personnelle, j'ai constaté qu'une jante en Dural nervuré arrive à « emmagasiner » 1,3 kg de boue!

Le moyeu arrière, symétrique, autorise un rayonnage égal et relativement court, ce qui est très sage. Enfin, 2 « gripsters » empêchent le pneu AR de tourner lors des accélérations ou des freinages.

Une guide-chaîne simple mais efficace, et un carter de chaîne sérieux rendent de précieux services à la transmission secondaire.

On remarquera que la fonction du carter de chaîne sur une moto « TT » répond à des exigences inverses de celles d'une machine de tourisme. Sur la dernière citée, la plaque de tôle sert principalement à éviter les projections d'huile venues de la chaîne. Mais dans le cas de la RT 1 par exemple, ce carter empêche au contraire la dite chaîne de ramasser les agents extérieurs, et en particulier le pire de tous: la boue ou la glaise qui enrobent le pneu. Principe brillamment illustré par une certaine 175 Motobécane « Trial » de mes débuts, dont le volant magnétique se transformait au fil des zones en usine de pâte à modeler...

Cette dernière attention accordée par le constructeur à la DT 1 n'est qu'une preuve de plus confirmant les qualités de l'ossature générale de la 360.



Le moteur, du côté gauche: le couvercle en forme de losange donne accès à la butée d'embrayage, dont on aperçoit le câble juste au-dessus.



Trop complète

Telle est le qualificatif que, paradoxalement, l'amateur averti accordera au reste de la machine.

Le reste, c'est à dire, les clignotants, le compte-tours, l'énorme feu arrière, la selle titanesque...

C'est l'éternel problème qui se pose pour chaque trail-bike. Les accessoires énumérés ci-dessus sont très utiles sur la route, le compte-tours en particulier. Mais Yamaha semble en avoir fait trop: une selle n'a pas besoin d'avoir les dimensions d'une baignoire pour être confortable, de même que le feu AR genre 35 tonnes ne se justifie pas. Quant aux clignotants, il ne sont pour une fois pas justifiés.

Ou peut-être suis-je obnubilé par le tout-terrain sportif?

En effet, les pilotes de trail-bike sont toujours regardés avec une certaine condescendance par les utilisateurs des « vraies » trial ou cross, un peu à la façon dont les « mordus » des bracelets et de la zone rouge considèrent les possesseurs de ces grosses motos allemandes dont le nom m'échappe...

Alors, au prix d'un effort surhumain d'objectivité, je me glisse dans la peau de quelqu'un qui n'a jamais fait de compétition en tout-terrain.

En ville: peu banale

Comme tous les « Trail-Bikes », la 360 Yamaha se comporte à merveille

en ville. La serrure de contact située au centre du guidon accepte la clé dans un sens comme dans l'autre. Pas de tâtonnement laborieux, idéal pour cambrioleur venant de dévaliser une banque!

A froid, le starter est cependant toujours nécessaire. Mais dans tous les cas, il ne s'écoule pas trois coups de kick avant que le moteur ne s'ébranle, même avec une vitesse enclanchée, suivant le même système que la DT 1.

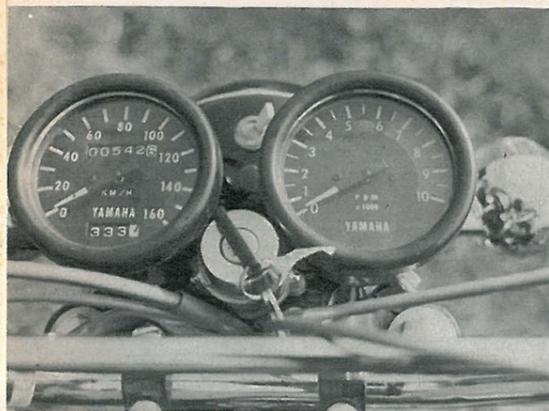
Bruit de « pétrole », embrayage très doux, première en bas, coup de gaz, et une roue arrière, une! Idem au passage de la deuxième et de la troisième!

Pour « pousser », ça pousse! Sur les premiers 50 mètres, la RT 1 fait sensiblement jeu égal avec une 750 Honda, à condition de s'asseoir sagement tout près du réservoir, afin d'éviter les figures genre « double louping avec entrechat à droite »!

Disposer d'accélération fulgurantes, sans pouvoir les exploiter à cause des embouteillages, reviendrait à être naufragé sur une île déserte avec 10 tonnes de boîtes de sardines, mais sans ouvre-boîte.

Au contraire, sur la RT 1, le pilote sait bien vite exploiter cette nervosité exceptionnelle: slaloms entre les carrosseries, trottoirs, caniveaux, chantiers: tout est bon pour la 360.

Les pneus se comportent très bien sur le sec et se font vite oublier. A la



Un tableau de bord raffiné.



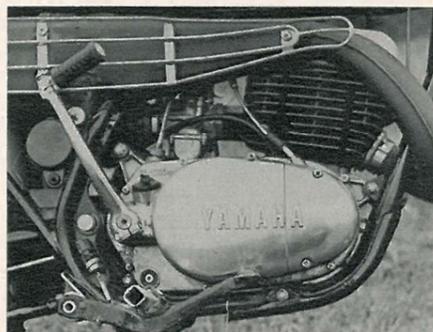
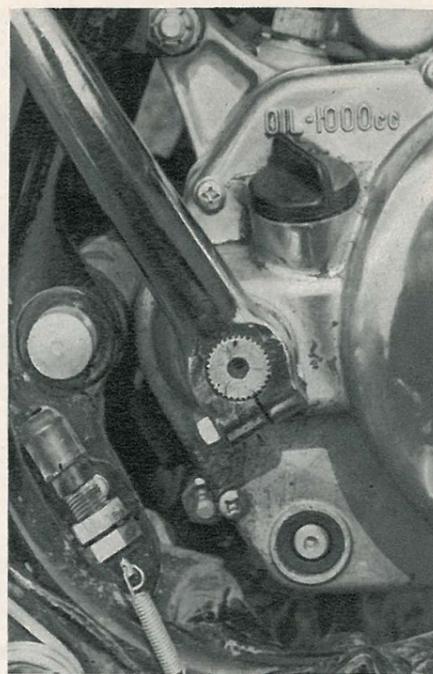
Pour faciliter le démarrage, la RT 1 dispose d'un genre de décompresseur.

rigueur, un coup de botte bien ajusté peut être le remède aux petites glissades.

Sur le mouillé, il en va tout différemment: la roue arrière patine à l'accélération: en ligne droite, ce n'est pas gênant. Mais dans un virage en pavés, il en va tout autrement, et il n'est pas question de jouer les Kadyrov avec cette moto haute de selle et assez lourde.

En effet, les 135 kg de l'ensemble, la selle haute et très large limitent les fantaisies.

Il est évident que ces défauts sont d'autant plus réduits que la conduite est raisonnable: dans la majorité des



Le moteur, du côté droit: notez la possibilité de montage du sélecteur à droite (en option).

cas, la plus grande prudence s'impose de prime abord en ville, quelque soit la moto.

Le freinage est satisfaisant, la consommation plus que rassurante: 4,5 à 6 l de super, le graissage s'effectuant par autolube (1 litre d'huile aux 400 km).

Enfin, si mon radotage ne vous a pas convaincu quant aux qualités urbaines de cette Yamaha, un fait indiscutable le prouvera: des nombreux porteurs de presse et coursiers utilisent des RT 1 dans Paris avec toute satisfaction. Comme essayeurs, il n'y a pas mieux, et ce ne sont pas des gars à acheter le premier « piège » venu.

Des qualités exceptionnelles de routière

Après avoir fait mon petit tour en ville, j'avais du pain sur la planche. Je devais en effet aller flécher et faire les derniers préparatifs de l'Enduro de Motocyclisme (la course à la vache). Marseille-les Pyrénées représentent quelques 600 kilomètres le long du littoral méditerranéen.

Je m'y attaquais donc un beau matin: parti vers les 9 heures de mon « home » phocéén, je roulais tranquillement, lorsqu'après une vingtaine de kilomètres, je sentis le moteur chauffer et émettre des cliquetis de mauvais augure. Je dévissai la bougie et m'aperçus d'un début de perlage. Je constatai que l'autre bougie montée sur la culasse, mais non branchée, était de références différentes. Après avoir « jeté un oeil » sur le tableau de correspondance thermique d'une station service, je constatai que j'avais utilisé jusque là la bougie la plus « chaude ». Je branchai donc la bougie « froide ». Ce fut l'affaire de 3 secondes, et tout rentra dans l'ordre. J'atteignis Arles à la vitesse d'un avion.

L'explication de ce phénomène est très simple: en ville ou en tout-terrain, une bougie « chaude » permet de mieux brûler le mélange et évite d'engorger. Au contraire, sur la grand'route, vu la démultiplication très courte, le moteur tournant très vite, il est préférable d'utiliser la bougie froide. Yamaha a donc tranché le problème avec élégance en adaptant 2 bougies, utilisables au gré du pilote. Bête comme chou!

D'emblée, la DT 1 est séduisante en tant que routière, car malgré la démultiplication courte, les 110 km/h (5 500-6 000 t/m en 5ème) peuvent être maintenus indéfiniment, sans fatigue pour le moteur... et pour le pilote: vibrations réduites, bruit tolérable, selle moelleuse. Ce voyage se réduit donc à un genre de croisière en 1ère classe sur le « France »: tous les 120-130 km, arrêt-essence. (Le réservoir ne contient que 10 litres, et malgré une consommation moyenne d'à peine 6 l aux 100 km, cet intervalle s'impose).

Je suis descendu à chaque fois de la machine en pleine forme, et si l'autonomie le permettait, des étapes de 250 km n'engendreraient pas la moindre fatigue.

Donc, au contraire de la DT 1, l'utilisation mixte n'implique pas de changement des rapports secondaires.



On distingue nettement les 2 bougies sur la culasse.



Le contenu de la boîte à outils. Notez la largeur de la selle.

La tenue de route est au dessus de tout reproche, de même que le confort, et le grand guidon, vu les performances, n'est absolument pas fatiguant, bien au contraire.

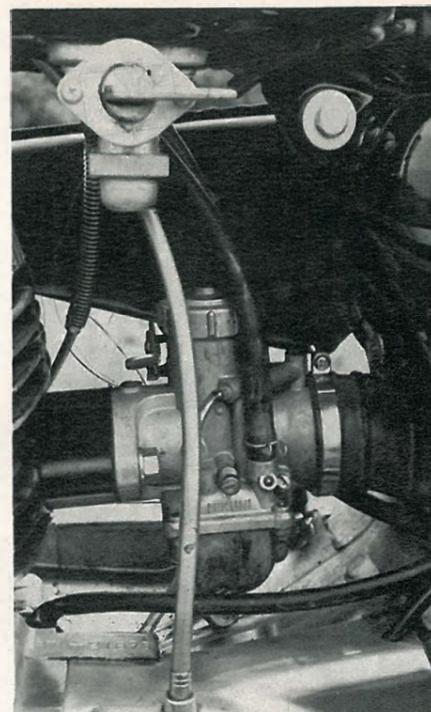
J'arrivai tranquillement à Fronsac vers les 18 heures: 9 heures et 42 francs d'essence pour 580 km. Moyenne ordinaire? Bien sûr, mais si vous aviez absorbé un cassoulet semblable à celui que j'ai dégusté vers Castelnaudary, vous comprendriez votre erreur!

Enfin, après vous avoir dit que la boîte de vitesses est une merveille de douceur, que la puissance du klaxon est proportionnelle à sa taille et que l'éclairage ne donne vraiment pas envie de faire un long essai de nuit, vous connaîtrez le plus gros.

A savoir, que de tous les « trail-bikes » et autres Scramblers essayés jusqu'ici dans le cadre de Motocyclisme, la 360 Yamaha RT 1 est la plus acceptable pour un usage routier intensif.

En « TT » : « rachitiques s'absentir »

Pour l'essai « hors bitume », les circonstances étaient exceptionnelles: la RT 1 allait me servir tout naturellement à figurer le parcours de la course à la vache.



Détail du carburateur et du robinet à cuve de décantation.

La petite expérience routière acquise avec cette 360 ne pouvait me dispenser d'une mise en main préliminaire avant les choses sérieuses.

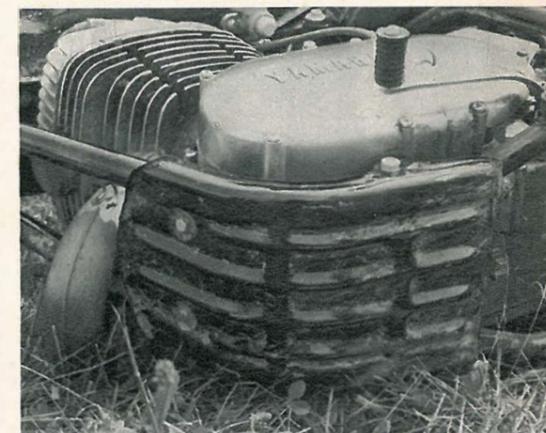
Je passai donc une bonne demi-heure dans un champ, afin de constater qu'aucune réaction n'était dangereuse; le premier point réside dans une excellente stabilité de la machine: pas de cabrages intempestifs, pas de louvoiements, même en mettant toute la gomme, la roue avant reste à terre, car l'arrière patine.

Ces petits exercices au pré mirent cependant encore en évidence la hauteur trop importante de la selle et une certaine tendance du pneu arrière à « riper » sur l'herbe, à la moindre occasion.

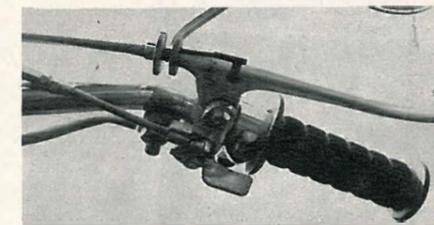
Ces deux détails combinés font que la RT 1 est assez délicate à manoeuvrer en virage serré et ne se prête pas aux excentricités trop poussées.

D'autre part, cette machine se contrôle nettement mieux en étant assis, même dans les cas difficiles. Se lever à la façon d'un trialiste n'apporte absolument rien de bon, sinon des atterrissages sur la roue avant!

Après avoir dégonflé les pneus (600 g et 400 g respectivement à l'avant et à l'arrière, au lieu de 1 kg et 1kg, 300) pour gagner en adhérence, j'attaquais le parcours.



Le sabot de protection est très efficace.



La manette de décompresseur est située sous le levier d'embrayage.

La première partie, très roulante, convient fort bien à ma monture: succession de « montagnes russes », dans un chemin serpentant dans les bois, passées à toute allure, une vraie « Rolls »!

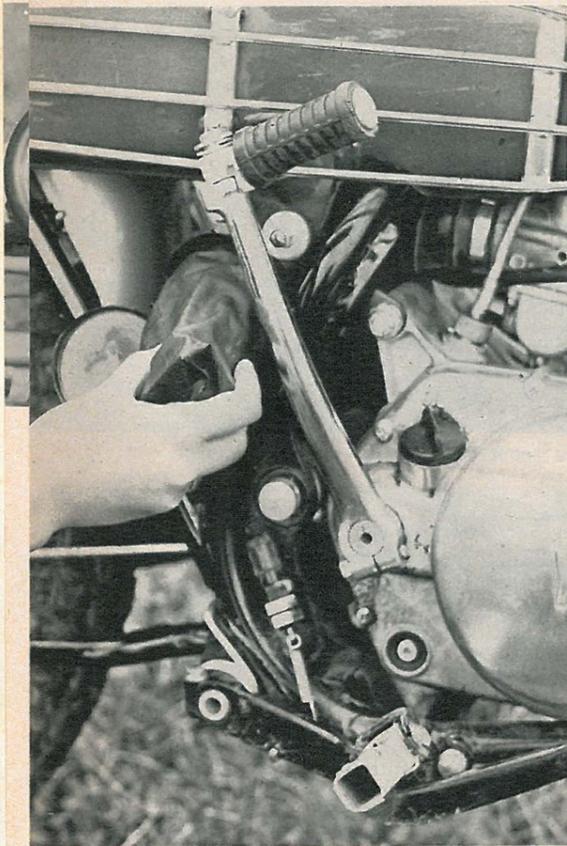
Les choses se gâtèrent quelque peu en arrivant sur une section de pierres roulantes, mais il me fut facile de reprendre le bon cap.

Le premier escalier naturel fut avalé en première, avec quelques coups de raquette notables.

Re-chemin, mais avec des rochers et des souches dépassant de-ci de-là. J'en prends deux ou trois de plein fouet dans la roue avant: glissades, c'est tout.

Et voilà le gros morceau: le 2ème escalier naturel, long d'une centaine de mètres, se présentant sous l'aspect d'un mur peu engageant. Je serre bien le réservoir, (dommage qu'il n'y ait pas de grippe-genoux), et je m'élance « plein pot » en seconde, de façon à limiter les risques de patinage.

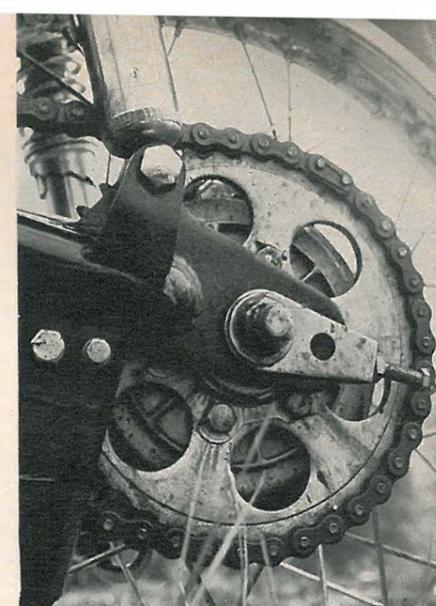
Mais ce rapport s'avéra un peu jeune pour avaler le colimaçon de dalles glissantes qui m'accueillit. Je n'eus pas le temps de passer en première que le moteur cala net. La suite, vous la devinez déjà, je l'avais évoquée dans l'introduction. Sachez



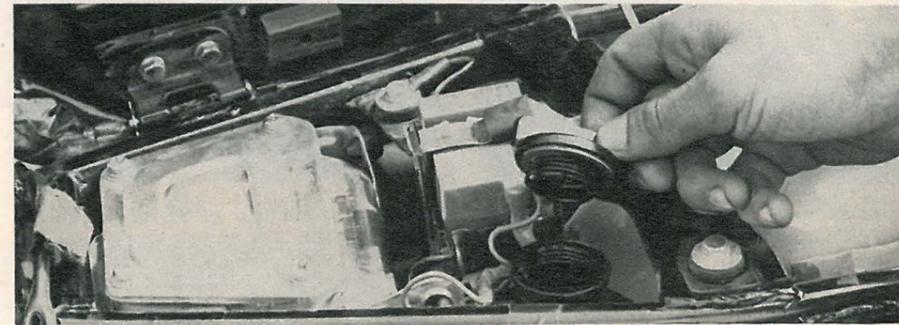
La boîte à outils...



La fourche est une belle pièce, et le frein s'accommode très bien de son emploi mixte.



Le guide-chaîne est monté juste avant la couronne AR.



La selle soulevée donne accès à la petite batterie, au bouchon de remplissage d'huile et au volumineux filtre à air.

cependant que non contente de cela, cette traîtresse glissa en arrière et que je me retrouvai acculé contre les rochers avec un monstre mécanique de plus de 130 kg juste au dessus du crâne.

Ceux qui connaissent mes colères lors d'un « échec » idiot en trial savent que la moto me rapproche infiniment de la nature, à tel point que je reviens à l'état sauvage!

Après m'être calmé, j'entrepris de remettre sur pied ce mastodonte qui m'oppressait. Cela me prit 5 bonnes minutes.

A la fin du parcours, j'avais recommencé un manège similaire au moins dix fois!

Faites le compte: $130 \text{ kg} \times 10 = 1,3 \text{ tonne!}$

Ce qui revient à dire qu'après 22 kilomètres en tout-terrain « sérieux », j'ai soulevé une voiture de tourisme et ses 4 occupants!

La RT 1, si elle a le confort d'un paquebot en a aussi le poids!

Le premier défaut de la RT 1, le plus gênant, omniprésent, est donc ce poids: à mon sens, 110 kg sont

l'extrême limite pour un Scrambler normal et un pilote normal. La RT 1 a 20 kg d'embonpoint qui pèsent lourd sur la balance à la fin de l'essai.

Un clignotant a souffert durement dans la bataille. Le feu AR en a réchappé par miracle, ainsi que le compte-tours. Trop d'accessoires vulnérables, et même inutiles, c'est le deuxième défaut. Par contre, une bonne pompe combinée avec une jauge de pression aurait été nettement plus souhaitable, avant de reprendre la route par exemple.

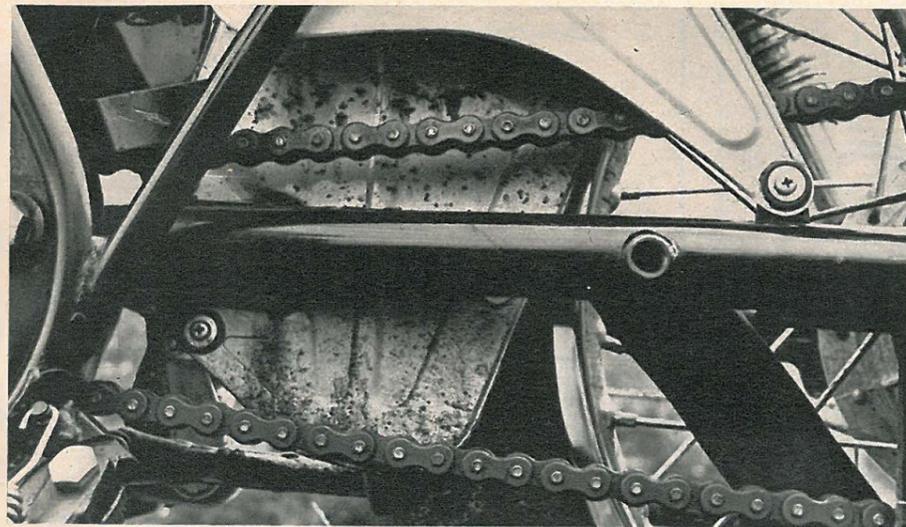
En plus du poids non négligeable à remettre sur roues en cas « d'incident de parcours », la machine en elle-même est assez lourde à manoeuvrer dans les sentiers de chèvre, et dans tous ces cas précis, il est préférable d'avoir des biceps nourris au jus d'épinard.

La puissance vient assez brutalement, trop en terrain accidenté. Avec l'habitude, on s'y fait et on arrive à de jolis exploits avec cet éléphant volant.

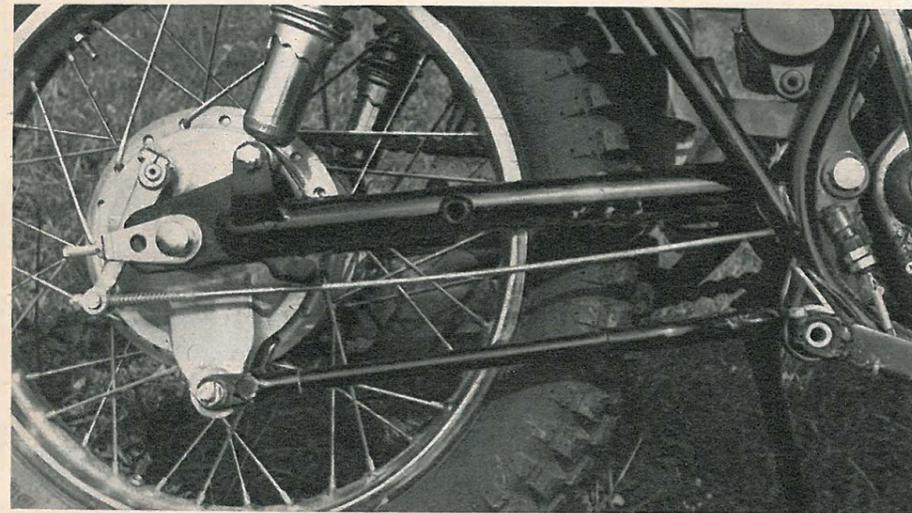
Il ne faut cependant pas espérer



Bien vulnérable, ce feu AR!



Le carter de chaîne.



La tige d'ancrage du frein AR est très longue.



utiliser le moteur en dessous de 2 000 t/m, car il a tôt fait de caler.

Sur le chapitre souplesse, Yamaha a encore donc beaucoup à apprendre de la production Espagnole.

La fourche aurait eu besoin d'huile légèrement plus épaisse, car il lui est arrivé de « talonner » plusieurs fois au passage d'obstacles. Par contre, malgré l'absence de soufflets de caoutchouc, c'est un modèle de propreté: pas un suintement.

J'ai été aussi agréablement surpris par la qualité du rayonnage, problème fréquent en tout-terrain: par un rayon n'a bougé, malgré un pilotage très brutal.

La garde au sol est largement suffisante dans la plupart des cas, mais les repose-pieds devraient être dentelés, plutôt que munis de caoutchouc: lorsque les deux bottes glissent en même temps, les conséquences sont parfois très douloureuses!

L'étanchéité est à peine croyable, sauf en ce qui concerne l'antiparasite.

Quoiqu'il en soit, le jour de l'Enduro, la RT 1, sur la dizaine de trailbike présents, fut une des rares à pouvoir effectuer ses quatre tours: une référence qui en dit long...

Quant à la robustesse, il suffit de préciser que cette machine a été « rodée » lors des six jours de Corse par un confrère, et qu'elle est rentrée après la « course à la vache » sans aucun pépin jusqu'à Marseille.

En guise de conclusion

Si la 360 Yamaha ne réunit pas tous les critères idéaux en tout-terrain, il ne faut pas perdre de vue qu'il ne s'agit pas du tout d'une moto destinée à la compétition. Dans cet optique, il est indéniable que la RT 1 est *globalement* (ville, route, TT) le trailbike le plus satisfaisant du marché actuel.

Jean-Pierre FRISQUET

Qualités

Présentation remarquable.
Sobriété.
Chevaux nombreux.
Polyvalence au dessus de la moyenne.

Défauts

Poids trop élevé.
Manque de souplesse.
Accessoires vulnérables.

marque: **YAMAHA**
 type: **360 RT1 "Enduro"**

kilométrage
 effectué:

1621 km.

MOTEUR

Mise en route:
 à froid: **Assez bien**
 à chaud: **T.B.**
 Tendance à chauffer:
En Todage
 Vibrations: **Tres réduites**
 Propreté: **Bien**
 Puissance: **Tres bien**
 Nettoyage: **A.B.**
 Souplesse: **Moyen**
 Bruits: **chop. assez bruyant**
 Accessibilité:
 bougie: **T.B.**
 carburateur: **B**
 remplissage huile: **(boite) B**
 niveau huile: **(boite) B**
 vidange:
 filtre à huile:

TRANSMISSION

Boite:
 nombre de vitesses: **5**
 étagement: **Bien**
 demult. finale: **Assez court**
 mécanisme de sélection: **B**
 remplissage: **T.B.**
 niveau: **T.B.**
 Primaire:
 niveau: **Pignons**
 contrôle: **hélicoidaux**
 réglage de tension:
 Embrayage: **Moyen**
 progressivité:
 collage à froid: **Non**
 tend. à patiner: **Non**
 échauffement: **Non**
 Secondaire:
 réglages: **bien**
 fréquence des réglages:
500 à 1500 sa tour à
 usure:

FREINS

Puissance:
 AV **Bien**
 AR **Bien**
 Progressivité:
 AV **Bien**
 AR **Bien**
 Fading:
 AV **faible** } **sa route**
 AR **faible** }

PNEUS

Adhérence (sec):
 AV **Bien**
 AR **Bien**
 Adhérence (mouillé):
 AV **Médiocre**
 AR **Médiocre**

SUSPENSION

Amortissement:
 AV **bien**
 AR **Moyen**
 Souplesse:
 AV **Très souple (Huile)**
 AR **Moyen**
 Débattement:
 AV **T.B.**
 AR **faible**
 Accord: **A. bien**

ELECTRICITE

Générateur: **V.V.**
 Allumage: **via Traction**
 Batterie: **Accessoire**
 Fusibles:
 Phare: **faible**
 Feu arrière: **bien**
 Ampoules: **Fragile**
 Klaxon: **triple action!**

COMMANDES

Gaz:
 douceur: **Bien**
 course: **Bien**
 accès:
 rempl.: **A.B.**
 Starter:
 douceur:
 course:
 accès: **bien**
 rempl.:
 Débrayage:
 douceur: **Tres bien**
 course: **Moyen**
 accès:
 rempl.: **Moyen**
 Eclairage:
 douceur: **A.B.**
 accès:
 rempl.:
 Frein avant:
 douceur: **Très bien**
 course: **degré**
 accès:
 rempl.: **bien**
 Frein arrière:
 douceur: **Très sensible**
 course: **Moyen**
 accès:
 rempl.:
 Kick:
 douceur: **T.B. (d'impulsion)**
 course: **forte**
 accès:
 rempl.:
 Contact:
 douceur:
 course: **T.B.**
 accès:
 Robinet essence: **Bien**
Boncha peut être

TENUE DE ROUTE

Ligne droite: **bien**
 Courbe: **bien**
 Virage serré: **T. la bien (Route)**
 Freinage: **bien**
 Vent latéral: **bien**
 Guidonnage: **héant**
 Louvoiements: **héant**
 Garde au sol: **T.B.**

CONSOMMATION

Ville: **4,5 à 6 l.**
 Route: **5 à 6 l.**
 Autonomie: **150 à 180 km**
 dont
 Réserve: **20 km.**

DUO

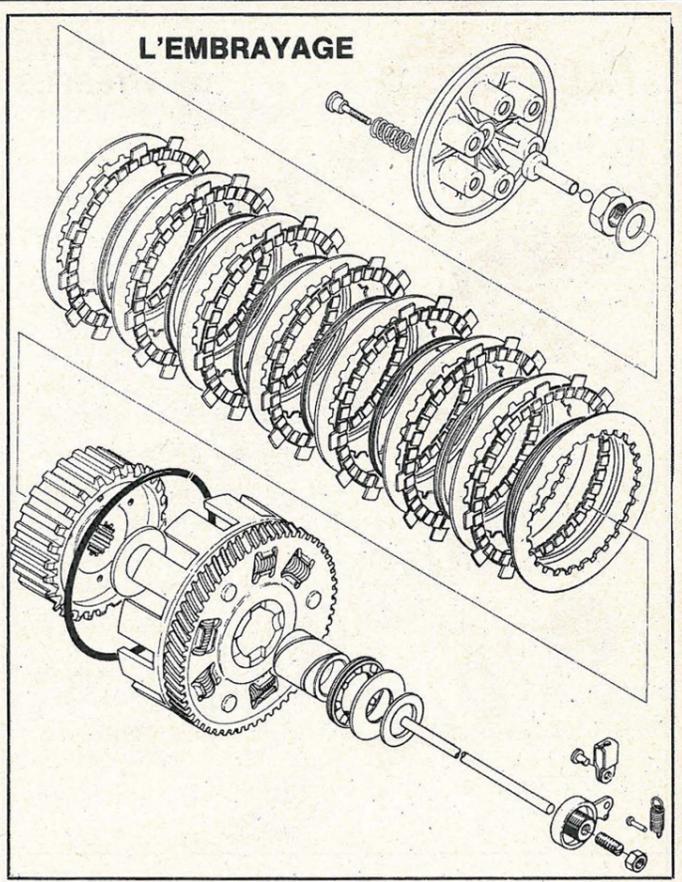
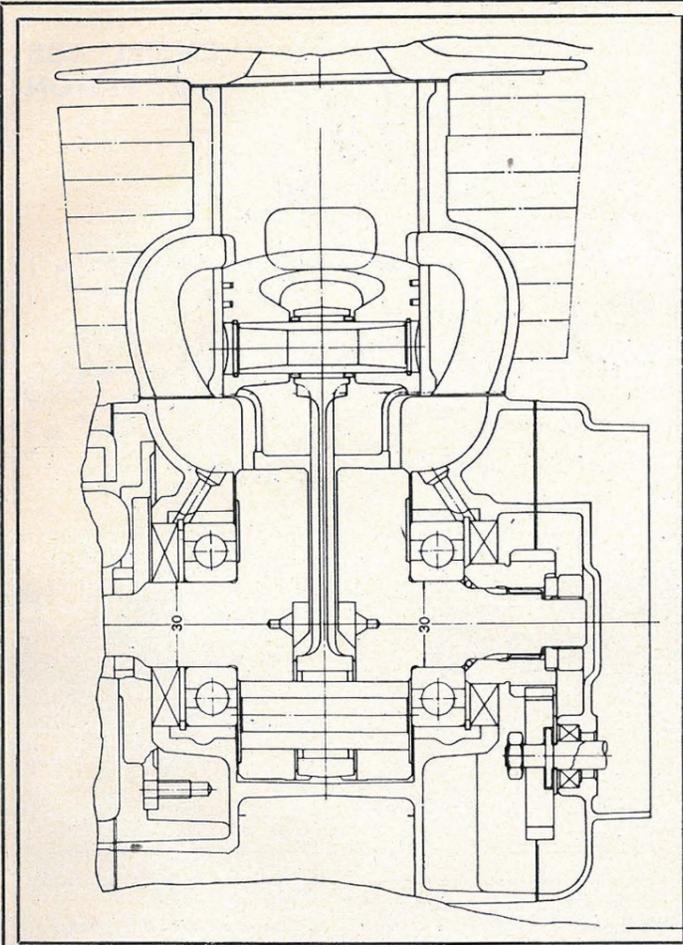
T.B.

MANIABILITE

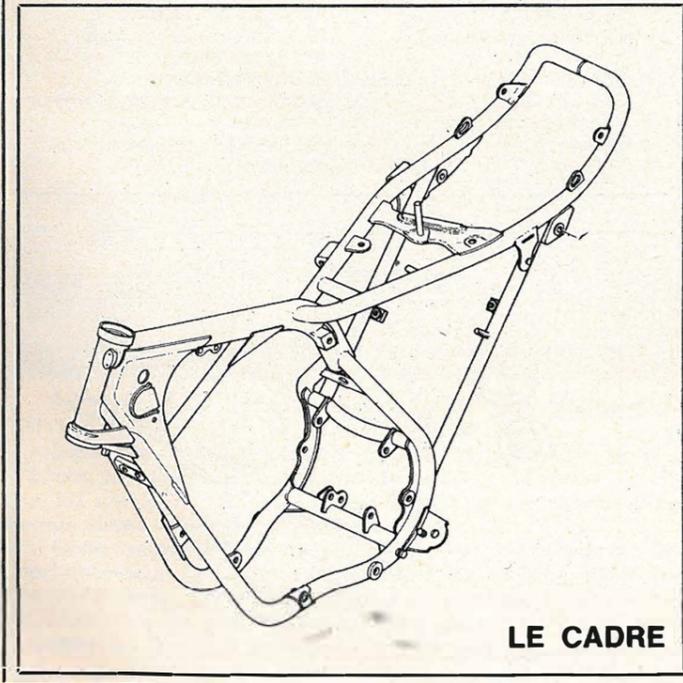
Hauteur de selle: **Au vol**
 Ville: **B.**
 Route: **B.**

FINITION

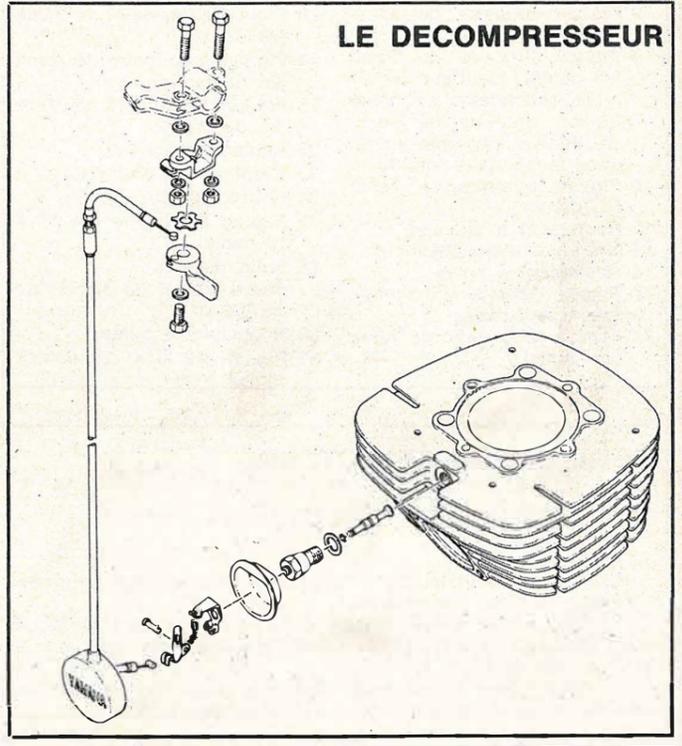
Chromes: **bien**
 Peinture: **T.B.**
 Soudures: **T.B.**
finition générale
exceptionnelle



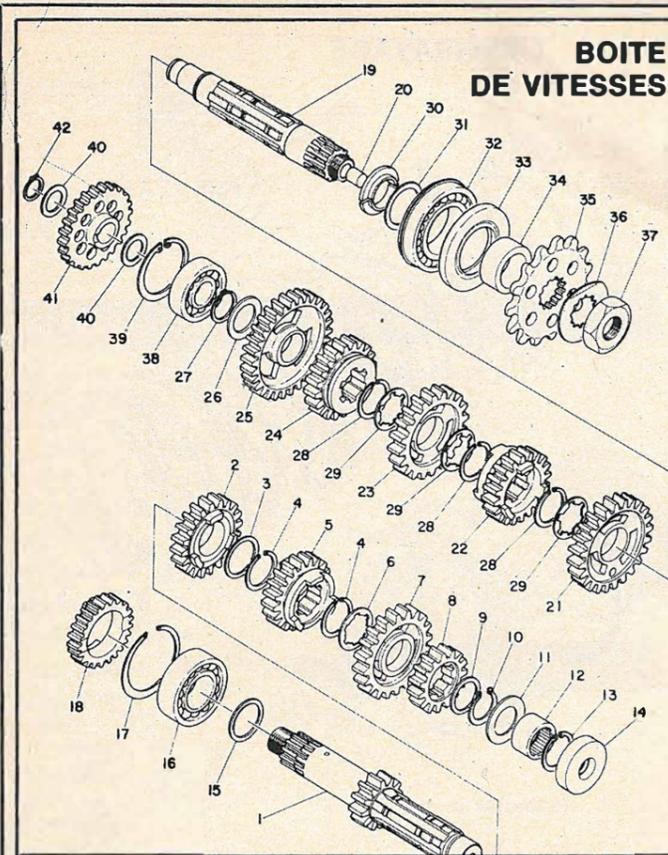
L'EMBRAYAGE



LE CADRE



LE DECOMPRESSEUR

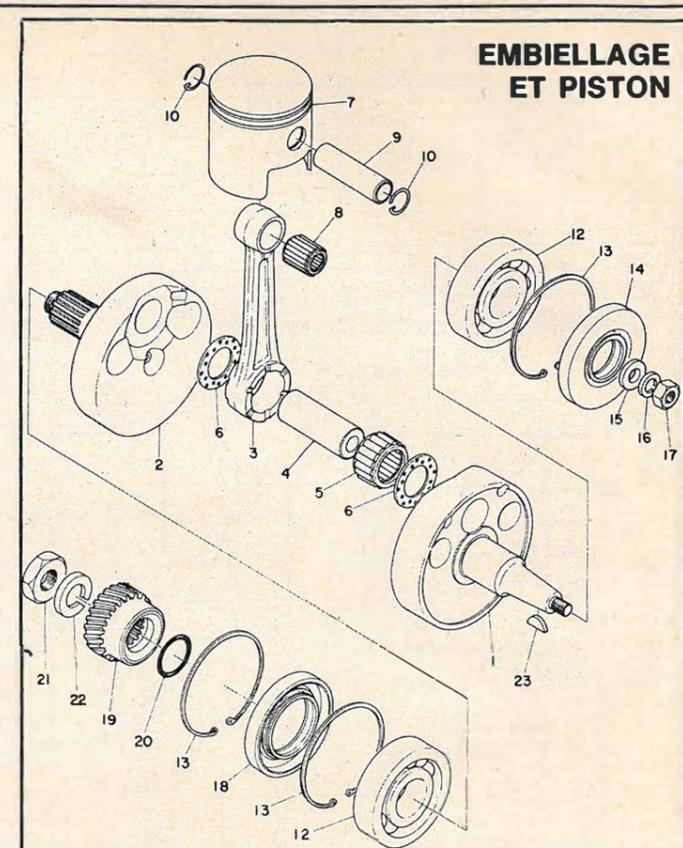


- | | |
|--|---|
| 1 Arbre primaire, et pignon primaire de 1ère (16 dents) | 22 Pignon secondaire de 5ème (23 dents) |
| 2 Pignon primaire de 4ème (26 dents) | 23 Pignon secondaire de 3ème (29 dents) |
| 5 Pignon primaire de 3ème (23 dents); identique au pignon secondaire de 5ème | 24 Pignon secondaire de 4ème (26 dents) |
| 7 Pignon primaire de 5ème (29 dents); identique au pignon secondaire de 3ème | 25 Pignon secondaire de 1ère (36 dents) |
| 8 Pignon primaire de 2ème (20 dents) | 32 Roulement à billes |
| 12 Roulement à aiguilles | 33 Garniture d'étanchéité |
| 14 Garniture d'étanchéité | 34 Entretoise |
| 16 Roulement à billes | 35 Pignon de chaîne (de 13 à 16 dents) |
| 18 Pignon de kick (18 dents) | 36 Frein d'écrou |
| 19 Arbre secondaire | 37 Ecou d'arrêt du pignon de chaîne |
| 21 Pignon secondaire de 2ème (33 dents) | 38 Roulement à billes |
| | 41 Pignon de kick (23 dents) |

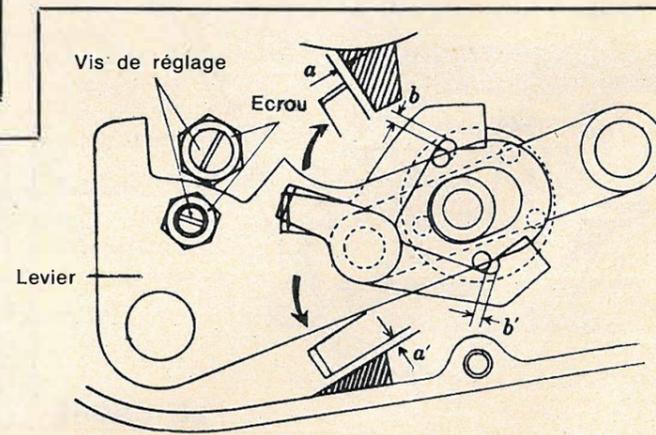
REGLAGE DU SELECTEUR

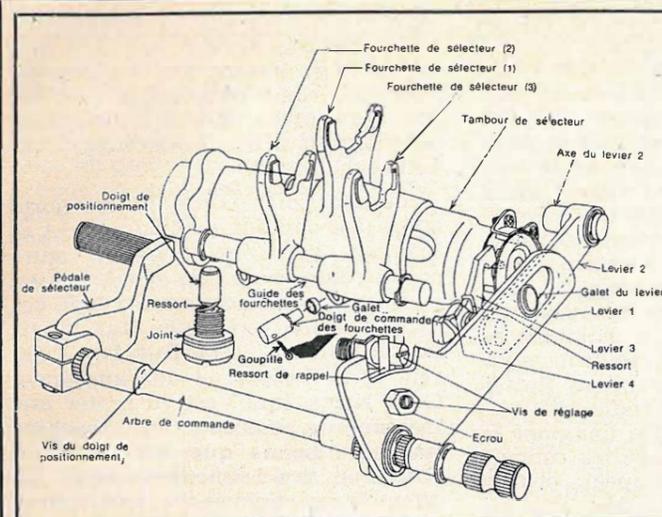
Le réglage s'effectue au moyen de deux vis excentriques bloquées par des contre-écrous.

1. Celle située sur le carter doit être réglée de telle façon que, lorsqu'on manoeuvre la pédale de sélecteur, les jeux a et a' soient égaux.
2. Celle située sur le levier doit être réglée de façon à ce que, sur chaque rapport, les jeux b et b' soient égaux.



- | | |
|--|-------------------------------------|
| 1 Demi-vilebrequin gauche | 12 Roulements à billes (6306) |
| 2 Demi-vilebrequin droit | 13 Circlip |
| 3 Bielle | 14 Garniture d'étanchéité |
| 4 Axe de piston | 15 Rondelle plate |
| 5 Roulement de tête de bielle (25 x 31 x 20) | 16 Rondelle anti-desserrage |
| 6 Rondelles anti-friction | 17 Ecou de vilebrequin |
| 7 Piston | 18 Garniture d'étanchéité |
| 8 Roulement de pied de bielle (18 x 22 x 22) | 19 Pignon moteur (21 dents) |
| 9 Axe de piston | 20 Joint torique |
| 10 Circlip | 21 Ecou de blocage du pignon moteur |
| 11 Segments | 22 Rondelle anti-desserrage |
| | 23 Clavette |





La Yamaha RT-1 n'est autre qu'une version étoffée de la DT-1, que nous avons essayée dans le N° 22.

L'alésage, passant de 70 à 80 mm, et la course de 64 à 70 mm, la cylindrée de 246 cm³ de la DT-1 fait place à celle de 352 cm³ de la RT-1. Ce qui se traduit par un gain de puissance d'une dizaine de chevaux.

Cette augmentation de puissance est suffisamment importante pour donner à la RT-1 une personnalité différente de celle de la DT-1, justifiant un nouvel essai. En revanche, la technique de ces deux machines restant la même, nous invitons les lecteurs intéressés par la technique de la RT-1 à se reporter à l'essai de la DT-1.

Fiche technique

Moteur

Monocylindre deux-temps

Alésage: 80 mm

Course: 70 mm

Cylindrée exacte: 352 cm³

Rapport alésage/course: 1,14

Rapport volumétrique: 6,3

Puissance maxi: 30 chevaux, à 6000 t/mn

Couple maxi: 3,6 mkg, à 5500 t/mn

Lubrification: par pompe à débit variable (Autolube)

Transmission

Transmission primaire:
engrenage à taille hélicoïdale

Démultiplication de la transmission primaire:
 $21/65 = 0,324$

Embrayage multidisque

Boîte de vitesses à cinq rapports:

5ème	29/23
4ème	26/26
3ème	23/29
2ème	20/33
1ère	16/36

Partie cycle

Suspension avant: fourche télescopique

Suspension arrière:
éléments de suspension réglables

Pneu avant: 3,25" × 19"

Pneu arrière: 4,00" × 18"

Empattement: 139 cm

Longueur hors-tout: 210 cm

Larguer au guidon: 89 cm

Hauteur au guidon: 116 cm

Garde au sol: 25,5 cm

Poids à vide: 119 kg

Rayon de braquage minimum: 2 mètres

Capacité du réservoir d'essence: 9,5 litres

Capacité du réservoir d'huile: 1,6 litres