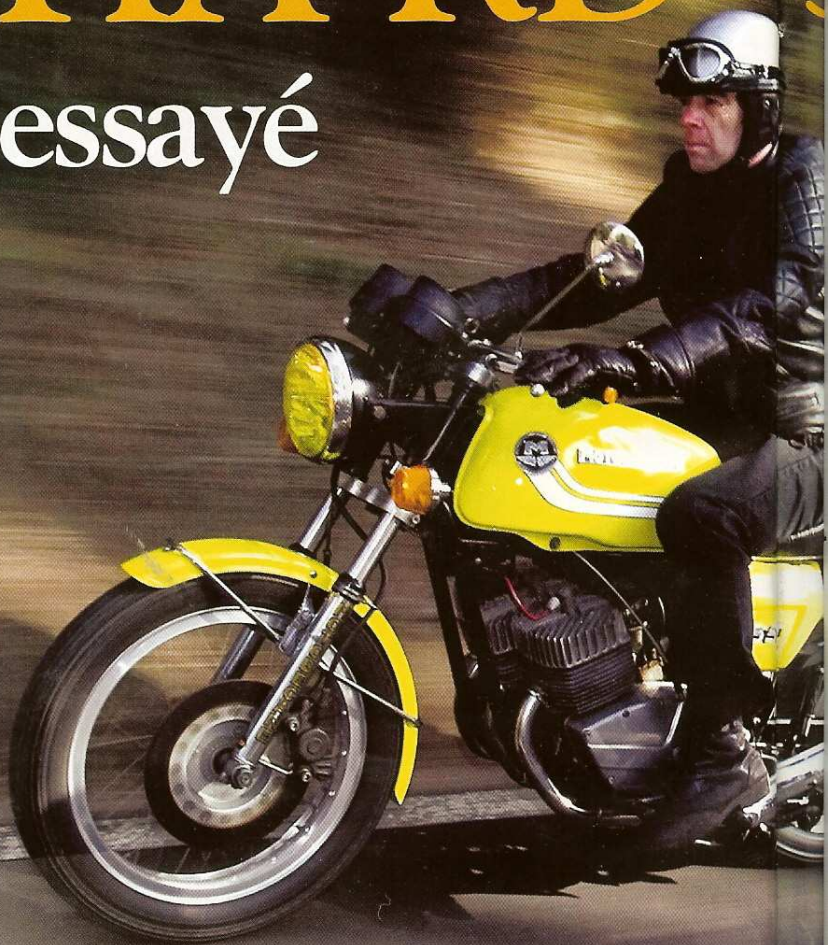


# MOTOCONFORT YAMAHA RD

## C'était bien essayé

Ces deux 350 cm<sup>3</sup> sortent de concert en 1973. Là s'arrête leur parcours commun : la Yamaha RD connaîtra le succès, les Motobécane ou Motoconfort l'échec commercial. Aujourd'hui, face à des japonaises qui n'ont rien perdu de leur séduction, la française retrouve de sa superbe.



**L**a Motoconfort 350 trois-cylindres deux-temps face à la Yamaha RD 350, l'épouvantail de la catégorie à l'époque, c'est un peu comme si vous mettiez le champion de France et le champion du Monde sur la même grille !

On connaît la valeur de la Yamaha, tout comme la somme de handicaps qui n'ont pas permis à la Motobécane-confort de faire carrière. Refaire l'histoire n'a plus d'intérêt. En revanche, les conduire 35 ans plus tard sans autre *a priori* que de se faire plaisir prend une tout autre saveur. S'il ne fait aucun doute que la Yam' est une belle et très bonne moto, la Motoconfort 350, de par son originalité, n'est pas éclipsée par la championne de l'époque. La RD 350 de cet essai a été entièrement restaurée ; elle est comme

neuve. « Restaurée à partir d'une belle base... vous imaginez le prix de revient final ! » précise Bogdan, son propriétaire un tantinet perfectionniste.

Il nous prête sa merveille non sans dissimuler du mieux qu'il peut une pointe d'inquiétude. Bogdan fait plus d'1,90 m. Quand nous lui demandons s'il ne se trouve pas un peu à l'étroit sur sa RD, non, ça ne le dérange pas. Ce modèle 73 est le plus beau de la lignée RD. Précision, ce coloris candy gold a bien existé sur la 250 cm<sup>3</sup> de 73 (que pilote Jarno Saarinen sur le dépliant publicitaire), mais pas sur la 350. Cette dernière était bordeaux ou vert foncé, selon le pays. Quant à la Motoconfort, hormis une nouvelle peinture de réservoir (de bien médiocre qualité d'origine), elle n'a subi que les affres du temps : elle est dans son jus comme on dit. Faut dire que le matin de ce rendez-

vous, elle affiche 4 800 km au compteur... son kilométrage réel !

### Made in France !

Comment qualifier la Motoconfort ? Le mot "kitch" semble bien lui aller. Avec le temps, le manque de réalisme (d'alors) et d'harmonie de sa silhouette est devenu "sympathique", presque touchant. Si les coutures des pots, les soudures, le tableau de bord et autres détails de présentation ne sont objectivement pas jolis (il n'y a qu'à placer la Yam' à côté), ils ont pris avec le temps... non pas une patine, mais un sel, une "plus-value" nostalgique en quelque sorte. La Motoconfort, c'est un peu comme ces vieilles photos que l'on regarde avec tendresse. Ces fautes de goût sont les témoins d'une époque et d'une ambition "Made in France". Avec les années, la



mal fagotée a gagné le charme qui lui a tant manqué face aux productions japonaises. Au moins, la Tobec est originale ! Trente-cinq ans après sa sortie, elle se démarque et se remarque.

Son starter, que l'on titille comme sur une anglaise (une pompe sur l'un des carbus), la clé sur le cache latéral droit (pour simplifier le faisceau électrique !), son klaxon qui fait "tut" comme sur les manèges de foire... font sourire il est vrai. À défaut de savoir se vendre, la française regorgeait de bonnes idées tels l'allumage électronique, le kick bien dissimulé, l'optique bi-iodé efficace, les réservoirs de grande contenance (2,6 litres d'huile), des jantes en aluminium, un étrier de frein Lockheed double-piston, le dessin des silencieux... qui permettait de démonter la broche de roue arrière sans déposer les

pots, les carbus commandés par un palonnier, l'amortisseur de direction à friction, le petit dossier (comme sur les Kawasaki) et, si rare, son carter de chaîne étanche s'il vous plaît. Il est clair que la Tobec était pensée pour rouler. Tout ça pour 8 400 F (6 175 € actuels) : le même tarif que la Yamaha twin en 1974 – qui a pris 1 100 F en un an ! Si les japonaises roulaient mieux, elles étaient aussi plus pimpantes et mieux finies. Il n'y a qu'à regarder la Yamaha... Son tableau de bord luxueux, très bien présenté, sa peinture vernie de qualité, des chromes de partout, un moteur esthétiquement parfait... la Yam' avait de beaux atouts et atours. Aucune faute de goût ; de plus sa silhouette est parfaitement équilibrée. La Yam' 73 est aussi belle sur la route que dans un salon, comme objet d'art. Elle n'a pas,

loin s'en faut, l'aspect rustique de la Motoconfort.

## Une française avenante

Leur gabarit les différencie immédiatement. La française a l'embonpoint de sa cylindrée... la Yamaha 350 ressemble à une grosse 125 ! N'oublions pas que Motoconfort comptait en dériver une 500, alors que toutes les 350 japonaises de l'époque étaient des 250 avec des gros cylindres. La compacité de la Yam' met tout de suite à l'aise, même si elle se marie mal – esthétiquement parlant – avec un grand costaud sur sa selle. On ne se pose aucune question au moment de la mettre en route. À peine enfourchée, le twin jappe déjà, prêt à partir au bout de quelques secondes d'échauffement. Cette facilité à la japonaise tranche avec la prise en main de la française, qui demande plus d'attentions : chercher la clé... la pompe de l'enrichisseur... déplier le kick... Les voyants sont quasiment invisibles de jour. Au démarrage, la Tobec' se signale par ses bruits de pignonnerie – qui ne se montreront guère gênants par la suite sur route, même dans les tours. On remarque l'inertie du trois-cylindres. Quand le twin de la Yam' grimpe dans les tours à la moindre rotation de la poignée de gaz, la Tobec' se fait davantage prier, comme si le remplissage → SUITE P. 53

## BON À SAVOIR

### MOTOCONFORT 350

- Ceux qui connaissent des problèmes récurrents de carbus peuvent adapter les Mikuni VM 24 de la Kawasaki 350 S2 (et son câble de gaz). Paraît même qu'elle retrouve un paquet de chevaux à la clé !

### YAMAHA RD 350

- Le point faible des RD à air est son allumage à rupteurs (qui en se dérégulant peut provoquer le perçage des pistons). Les solutions : monter un allumage électronique, ou multiplier les contrôles.

- Sur les modèles 73, le 6° rapport est bloqué et inutilisable (pour réduire le bruit à l'homologation). Il suffit de déposer l'embrayage et sa cloche pour déverrouiller la vitesse. Revoir le braquet en conséquence.

- Sous la pluie, les boisseaux se bloquaient. Avec les huiles modernes, c'est moins fréquent aujourd'hui. Si possible, adapter comme Bogdan les boisseaux longs (avec chapeaux spécifiques) des modèles B.



**MOTOCONFORT**  
**350**

**POUR**

Originalité,  
rareté

Place  
en collection

Agrément  
en balade

Bruit  
du 3-cylindres

**CONTRE**

Prix d'achat

Peu de pièces

Performances



Avec 170 kg à sec et ses formes girondes, la 350 Motoconfort était surdimensionnée. Le constructeur comptait en dériver une 500.

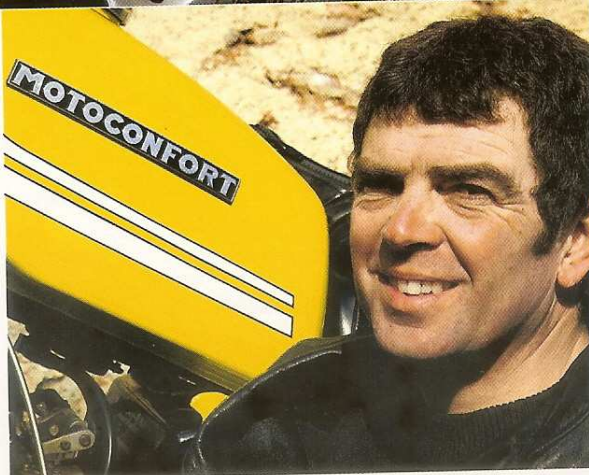


Comment qualifier la Motoconfort ? Avec le temps, le manque de réalisme et d'harmonie de sa silhouette est devenu "sympathique", presque touchant.



## TOUT GARDER

**PHILIPPE EST UN FIDÈLE** : dans notre n° 16 de juillet 1992, il nous prêtait déjà sa Motoconfort. Elle avait 3 868 kilomètres au compteur ! Ce passionné possède "quelques" motos des années 70 et 80 de tous calibres, la plus vieille étant une Kawasaki 350 Avenger de 1968. Celle avec laquelle il roule le plus est une Kawasaki 750 H2B. Sa française, il la ménage. « Tu sais, pour rouler ce n'est pas fantastique. Je fais des petites balades avec, histoire de la faire tourner. Si je veux faire des bornes, je prends autre chose. En tout cas, elle ne m'a jamais rien fait la Tobec'... toujours bien marché. Je ne lui ai refait que la peinture du réservoir en 20 ans... » Philippe recherche des amortisseurs pour sa moto.



La Motoconfort est une vraie européenne. En provenance d'Italie, le tableau de bord Veglia, le moyeu et le disque Grimeca. De Grande-Bretagne, l'étrier Lockheed. Venus d'Espagne, les amortisseurs et la fourche Telesco, et les jantes Borrani. Les Allemands ont fourni les pistons Karl-Schmidt. Enfin, "made in France", les leviers Saker, les carburateurs Gurtner, le phare Marchal, les pneus Michelin et l'allumage Novi.



### FICHE TECHNIQUE

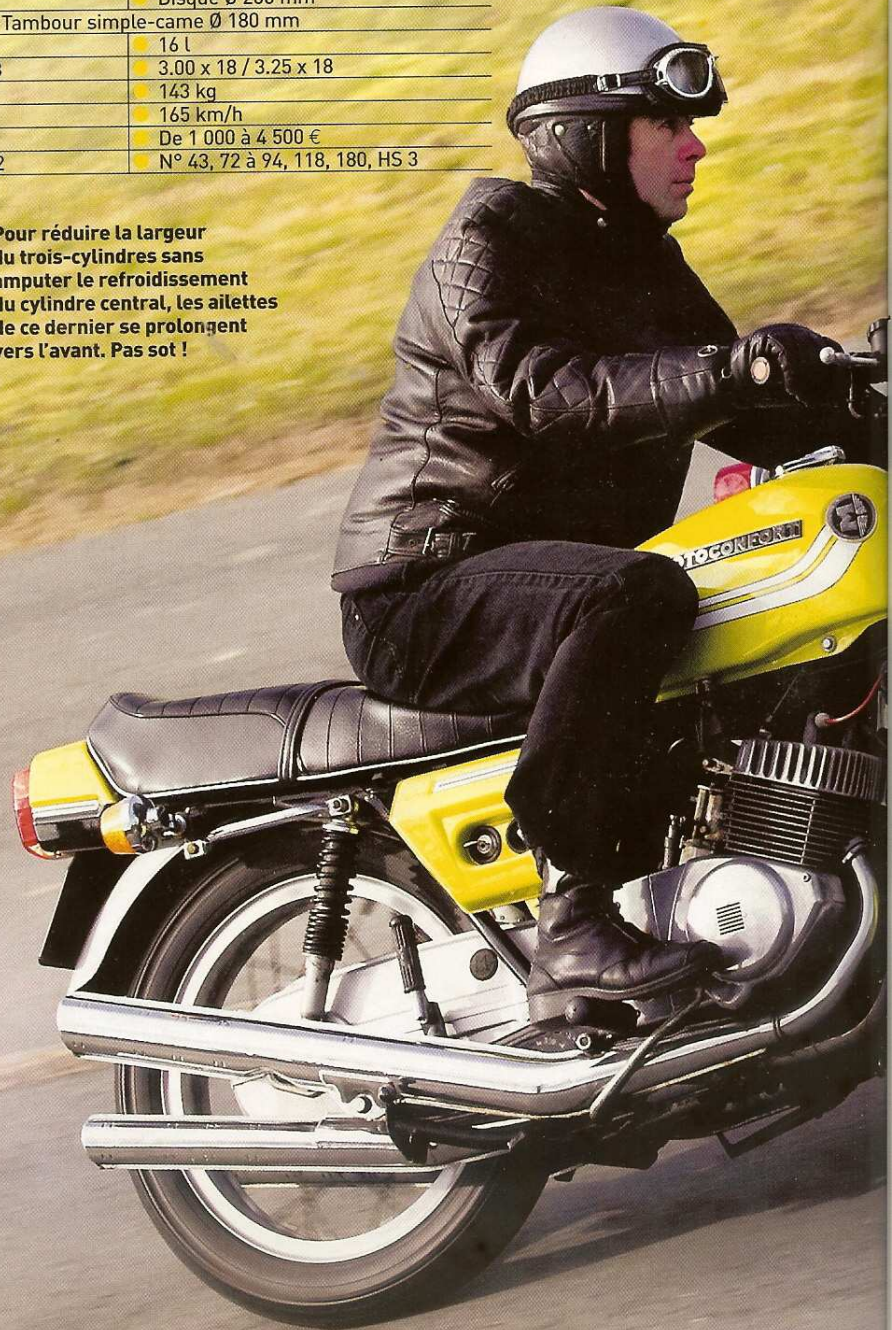


MODÈLES	MOTOCONFORT 350 (1974-1977)	YAMAHA RD 350 (1973-1975)
<b>MOTEUR</b>		
ARCHITECTURE-MOTEUR	● 3-cylindres 2-temps transversal	● Bicylindre 2-temps transversal
ADMISSION	● Par la jupe du piston	● Par la jupe du piston et clapets
CYL. (ALÉSAGE X COURSE)	● 349,5 cm <sup>3</sup> (53 x 52,8 mm)	● 347 cm <sup>3</sup> (64 x 54 mm)
RAPPORT VOLUMÉTRIQUE	● 10 à 1	● 6,6 à 1
PUISSANCE	● 38 ch à 7 200 tr/min	● 39 ch à 7 500 tr/min
COUPLE	● 3,6 m.kg à 6 500 tr/min	● 3,8 m.kg à 7 000 tr/min
ALLUMAGE	● Electronique	● Batterie-bobine
CARBURATEURS	● 3 Gurtner Ø 24 mm	● 2 Mikuni Ø 28 mm
TRANSMISSION PRIMAIRE	●● Pignons à taille hélicoïdale	
EMBRAYAGE	●● Multidisque dans l'huile	
BOÎTE DE VITESSES	● 5 rapports au pied gauche	● 5 ou 6 rapports au pied gauche
TRANSMISSION SECOND.	● Chaîne sous carter étanche	● Chaîne à l'air libre
<b>PARTIE-CYCLE</b>		
CADRE	●● Double-berceau tubulaire en acier	
SUSPENSION AV. / AR.	●● Fourche télescopique hydraulique / oscillante à 2 combinés réglables	
FREIN AVANT	● Disque Ø 275 mm	● Disque Ø 260 mm
FREIN ARRIÈRE	●● Tambour simple-came Ø 180 mm	
CAPACITÉ ESSENCE	● 18,6 l	● 16 l
PNEUMATIQUES AV. / AR.	● 3.00 x 18 / 3.50 x 18	● 3.00 x 18 / 3.25 x 18
POIDS À SEC	● 170 kg	● 143 kg
VITESSE MAXI	● 150 km/h	● 165 km/h
COTE ACTUELLE	● De 2 000 à 5 000 €	● De 1 000 à 4 500 €
DANS MOTO LÉGENDE	● N° 16, 128, 162, 172	● N° 43, 72 à 94, 118, 180, HS 3



Pour réduire la largeur du trois-cylindres sans amputer le refroidissement du cylindre central, les ailettes de ce dernier se prolongent vers l'avant. Pas sot !

Il est clair que la Tobec' était pensée pour rouler. Mais les japonaises étaient plus faciles à vivre, pimpantes et mieux finies. Il n'y a qu'à regarder la Yam'...







A l'époque, le bloc de la 350 RD est le meilleur de sa catégorie. A la fois souple et puissant, il le reste encore aujourd'hui.

était un peu laborieux. Elle fait un beau bruit de turbine qui s'affole la "trois-pattes tricolore". À l'écouter passer, rien de bien excitant ; mais au guidon, la sonorité est tout autre et devient très plaisante quand on pousse les régimes. En performances, la Tobec' ne tire pas profit de son multicylindre. Pour être précis, la 350 Motoconfort vaut une Yamaha RD 250, pas mieux. C'est comme ça ! On ne l'achètera pas pour son furieux trois-cylindres, mais pour son caractère à des allures raisonnables. En conduite sportive, la française décroche, un petit peu en retrait sur tous les tableaux : puissance, transmission, comportement routier... Sa boîte n'est ni précise, ni rapide. Si l'on prend son temps

et l'habitude de repasser le point mort avant l'arrêt, rien de catastrophique.

## La Yam' plus marrante

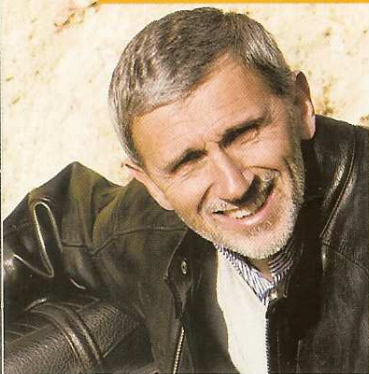
Le must de la Yamaha, c'est sa polyvalence. Au menu, tous les usages : balades tranquilles, démonstrations sur circuit (aux Coupes ?), grandes virées ou traversées de ville. Peu d'anciennes de cette génération sont capables d'assurer autant. Son meilleur atout : un moteur aussi souple que performant. Ce modèle 73 était le premier twin Yamaha de série à recevoir les fameux clapets. Un gain énorme cette année-là : les clapets procuraient beaucoup de souplesse





“Torque Induction” : la Yam’ affiche fièrement l’une de ses caractéristiques techniques, l’admission par clapets.

### EN QUÊTE DE PERFECTION



**BOGDAN SE FAIT PLAISIR** avec des restaurations au top. « J’ai débuté dans mon pays (la Roumanie) sur une 125 Jawa et une 175 CZ. C’était de l’autre côté du Mur ! Puis j’ai connu le luxe avec la Jawa 350 Californian, la Suzuki RG 250 Gamma, la BMW R 100 R. J’ai eu une période trails aussi, avec une KTM 600 qui assurait un vibromassage intensif... Je suis venu aux anciennes en 2003 en m’offrant une Kawasaki 500 H1D. Puis j’ai enchaîné avec une 400 S3, une 900 Z1, la RD, et je m’attaque en ce moment à une Kawasaki KL 250 de 78, pour laquelle les pièces sont rares. »



La RD 350 reste un vélo à toutes les allures, ce qui en fait parfois une moto légèrement instable en grande courbe, quand les suspensions arrière se tassent.

Le disque avant est amplement suffisant pour stopper les 143 kg à sec de la japonaise. La Yam’ est équipée d’un tableau de bord plutôt luxueux pour une sportive.





## YAMAHA RD 350

### POUR

Fiabilité  
et finition

Moteur  
performant

Poids léger,  
gabarit

Comportement  
sain

### CONTRE

Gabarit

Restauration  
onéreuse



## INJECTION ET CLAPETS

Motobécane-Motoconfort a bien étudié une injection pour ses trois-cylindres, d'abord présentée sur le proto de la 500. Mais l'objectif était bien plus ambitieux, puisque la firme prévoyait d'équiper toute sa gamme du 50 à la 500, rien moins ! Selon certains, la 500 à injection n'était qu'une 350 qui ne dépassa jamais le stade du prototype de salon.

Un Français a retrouvé une 350 injectée aux USA (chez Mercury, le fabricant de moteurs hors-bord), preuve de l'étude concrète de Motobécane. Après divers contacts et à l'occasion d'un voyage en France, celui-ci

a rencontré le chef des essais de l'époque, qui se souvenait de ce modèle. Il lui a confirmé l'assemblage de quatre 350 à injection ! Trois de ces machines ont depuis été retrouvées, tout comme le proto de la 500, présent aux Coupes Moto Légende 2008. Rien ne prouve que ce soit une 500 : un témoignage sérieux relate que, chez Motobécane, la machine à chromer les cylindres ne pouvait pas dépasser un alésage de 43 mm. Mais rien ne leur interdisait de commander une série de pistons dans des chemises en acier à leur fournisseur allemand ?

La question reste posée...

Le dispositif Motobécane consistait en une injection directe dans les trois cylindres (injecteurs Bosch), contrôlée par condensateur et déclenchée par un capteur électromagnétique, avec un circuit indépendant par cylindre. Le contrôle de l'impulsion se faisait par un calculateur analogique, qui déterminait la quantité d'essence adaptée au remplissage. Les premiers tests ont montré un rendement moteur considérablement augmenté, une consommation d'essence réduite de 30 à 50 % selon les régimes, et un gain

sensible côté pollution.

Domage que Motobécane soit passé si près...

De son côté, Yamaha s'est fait le pape de la boîte à clapets très tôt, et en série. Apparue fin 71 sur la gamme trail, l'admission à clapets, baptisée "Torque Induction", équipera tous les twins deux-temps de route en 1973, de la 125 à la 350. La souplesse, le couple et la consommation des twins s'en trouvèrent nettement améliorés. Au point que tous les constructeurs reprendront les clapets, certains abandonnant même le complexe et coûteux distributeur rotatif.

à bas régime et du couple à mi-régime. C'est un gage d'agrément certain aujourd'hui : ce moteur n'est pas du tout dépassé. Bien remontée et bien réglée, une RD 350, ça marche fort et ça procure un très grand plaisir ! Le comportement de la Yam' est sain, vivant, sans surprise. On a pu lire tout le bien que pensaient les essayeurs du disque de la Motoconfort, très bon pour l'époque. Ce dernier n'est en fait pas plus performant que celui de la Yamaha en efficacité pure, grâce à 20 kg de moins à ralentir. La Tobec' s'avère extrêmement agile à basse vitesse, puis se raidit au fur et à mesure que le rythme augmente. La RD 350 reste un vélo à toutes les allures, ce qui en fait parfois une moto légèrement instable en grande courbe, quand les suspensions arrière se tassent.

La Motoconfort se révèle plus... confortable pour tailler la route. Elle ne le doit pas à sa selle étroite (et avachie avec le temps), mais à son cintre plat, plus adapté, qui confère une position penchée sur l'avant. Sur la Yam', on est assis très droit ; pas vraiment en accord avec ses performances de choc, mais bien adapté aux balades actuelles. La Tobec' doit aussi son confort aux nombreux montages sur silent-blocs et à ses poignées "Turismo", qui isolent bien des vibrations.

## Regain de cote

Il y a encore peu de temps, ces 350 ne dépassaient jamais les 3 000 €. Ces prix sont désormais révolus si l'on vise du beau. Il

s'est vendu cinq fois moins de Motoconfort 350 que de RD 350 en France. La française est plus rare que la japonaise, mais pas introuvable.

Avec un peu de chance, on pourra même en dénicher un exemplaire non restauré et peu kilométré.

La Yamaha, c'est plutôt le contraire : l'offre se compose soit de très belles motos restaurées, soit de machines au bout du rouleau, coûteuses à remettre en état. Les modèles 73 ont une cote plus élevée que les suivants. Choisir est facile : la Yamaha RD est généreuse et procure un plaisir immédiat, alors qu'au guidon de la Motoconfort, le plaisir est plus subtil. La française se recherche plutôt en règle générale pour compléter une collection. ■