



YAMAHA RD 400

Le bon choix

Vous savez ce que c'est, on tombe amoureux d'une silhouette, mais on ne découvre le cœur qu'après. Avec la 400 RD, ceux qui dédaignent une silhouette pas très avenante passent à côté d'un cœur "gros comme ça" !

PAR SERGE GARCIA

Héritière directe de la fine RD 350, la RD 400 fait plutôt pataude avec ses lourdes roues à bâtons, son réservoir carré et sa déco "m'as-tu-vu" à la Roberts. Et puis sa selle accueillante, son large guidon, sa réputation de "racer assagi" font le reste : pourquoi se tourner vers un deux-temps, s'il n'en n'a plus le caractère ?

C'est son anniversaire

C'était au temps où l'on ne savait pas que les frites faisaient grossir, où l'on ignorait que les Carambars donnaient

des caries, et où l'on se fichait bien que la cigarette donne le cancer. Quant à la fumée du deux-temps ? Elle n'était encore pas politiquement incorrecte, au contraire, on la humait avec délice...

C'est ça : la RD 400 est un vrai deux-temps, légère, vive, amusante. Son moteur est gentiment agressif avec l'arrivée des chevaux que l'on sent très nettement vers 6 500 tours, et son freinage, "diabolique" à l'époque, reste étonnamment dans le coup comparé à celui de la masse des motos des années 70.



Car je me place volontairement en 2006 : on pourrait voir la Yam' avec nos yeux d'il y a 30 ans (la RD 400 a 30 ans cette année), pourquoi pas, mais elle mérite bien qu'on l'envisage aujourd'hui comme une véritable ancienne pour rouler tous les jours.

Ses atouts sont innombrables : si sa ligne n'est pas la plus réussie, elle est tout de même immédiatement identifiable à son époque, et déjà la nostalgie opère. Ensuite, vous ne pouvez que tomber sous le charme : vous l'enfourchez et retrouvez le plaisir d'une petite moto, basse, légère, d'à peine plus de 160 kg. Le poste de pilotage est complet, avec des gadgets bien utiles comme l'indicateur de réserve d'huile (aujourd'hui on n'a vraiment plus l'habitude de remplir le réservoir d'huile deux-temps situé sous la selle). Contact entre les compteurs, starter sur le carbu gauche, juste sous la cuisse, un coup sur le kick haut placé (pas besoin d'être un Hercule, et pas de retour à craindre, avantage du deux-temps), et c'est bien rare si le "touine" ne démarre pas dans son bruit de crécelle. Un appui ferme sur le sélecteur (si l'on est ferme, jamais de point mort entre les vitesses, sinon...), et l'on décolle. Vous couperez presque immédiatement le starter, dès les premiers mètres, au prix d'une petite acrobatie (vous vous souvenez, sous la cuisse...) et le panache de fumée bleue qui vous suivait lâchera prise assez vite.

▲ **Enrouler gentiment à 3 500 tours dans un bruit de Mobylette ou passer dans le haut du compte-tours avec vigueur, c'est ça la magie du twin Yamaha.**

Vous retrouvez le plaisir d'une petite moto, basse, légère avec le vrai tempérament d'un moteur deux-temps.

LES YAM' 350 ET 400

La RD 400, sommet de la famille des Yamaha bicylindres deux-temps, n'est pas une génération spontanée bien sûr. Sa grand-mère fut la première 350, l'YR1 de 1967, pas exempte de problèmes mais forte déjà de 36 chevaux. L'année suivante, c'est l'YR2 puis l'YR3, qui n'apportent pas de changements fondamentaux. Les modèles compétition qui en découlent, les TR2, font eux des "malheurs" dans les courses du monde entier.

En 1970 première grosse évolution avec l'YR5, toujours annoncée pour 36 ch, mais dont l'esthétique plus moderne la fait véritablement passer des années 60 aux années 70. En 1973 l'évolution est cette fois intérieure : la RD 350 se distingue extérieurement surtout par son frein avant à disque très efficace, tandis que son moteur est équipé d'une admission à clapets qui empêche les gaz de refluer vers les carburateurs lors des phases de précompression. De plus, la RD est équipée d'une boîte de vitesses à six rapports et les Américains la nomment "La tueuse de géants" car elle dame le pion aux plus grosses cylindrées avec ses 39 ch.

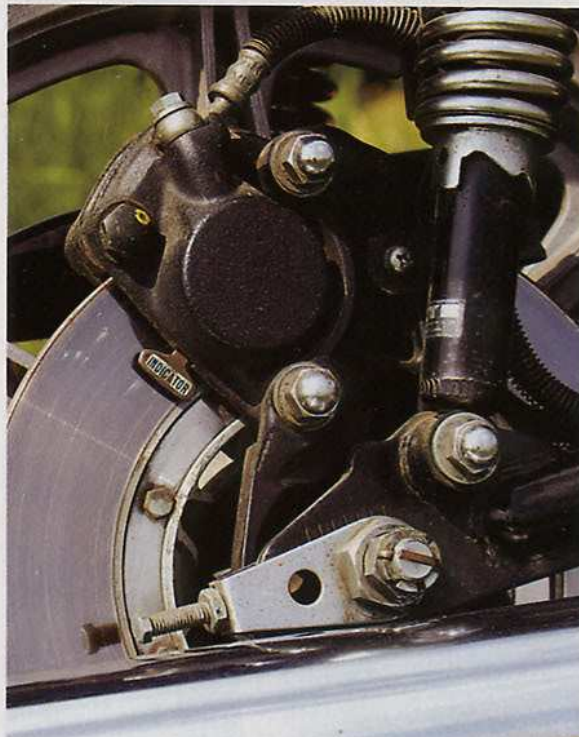
En 1976 c'est le tour de la RD 400, qui laissera la place à la première RDLC 350 en 1980.

En courses ou en course

En quelques kilomètres, le moteur sera chaud et vous pourrez vous amuser : enrouler gentiment à 3 500 tours dans un bruit de Mobylette, ou passer dans la gamme haute du compte-tours pour tirer le moteur de sa torpeur. Quand il se réveille, c'est la magie du deux-temps, certes assagi par rapport aux plus méchants d'entre eux (non, non, je n'ai pas dit Kawa 500 !), mais bien amusant quand même. Là, l'aiguille du compte-tours file vers la zone rouge et les vitesses s'enchaînent.



▼ Un disque à l'arrière n'était pas monnaie courante sur une moyenne cylindrée au milieu des années 70 et en plus il fait bien son boulot.



▲ Les formes anguleuses et la déco "à-la-Roberts" ne furent pas ses meilleurs atouts à l'époque. Aujourd'hui, ce serait plutôt un avantage.

Sur une petite route départementale, vous n'en finirez pas de balancer la belle d'un virage à l'autre en jonglant sur les 3^e, 4^e et 5^e vitesses. Et n'ayez pas peur pour le freinage, il est de premier ordre, puissant et progressif, ne perdant pas son efficacité au fil des kilomètres. Et sur les nationales où il faut être bien sage, un coup de 6^e et vous retrouverez la torpeur de la "mob" en consommant dans les 6 l aux 100. Alors pour faire ses courses comme pour jouer au pilote, la Yam' répond présent.

Le côté "joueur" de la moto se paie un peu par une certaine instabilité due à un empattement court et à une position du pilote "à l'ancienne", assez en arrière : ainsi l'avant est peu guidé. Il faut s'appliquer à la finesse, car en conduite sportive, elle réagit au moindre mouvement du corps, et les roues ne restent collées au sol que si l'on évite les mouvements brusques. Par comparaison, une 400 Kawa trois-cylindres de la même année sera plus stable, mais aussi un peu moins agile.

Et puisque l'on en est à la Kawa, sa concurrente avérée, on peut préférer l'une ou l'autre, sachant que la Kawa a aujourd'hui une cote bien plus élevée en collection, une image plus forte... et sans nul doute un plus joli profil doublé de la musique magique du trois-cylindres. Mais question efficacité la Yam' se rattrape. Et quant à la légitimité sportive, si la Kawa peut se réclamer de la mythique "Coupe Kawa", la Yam' fait partie de la famille des twins d'où étaient directement dérivées les TD, TR et TZ de compétition, invincibles en courses au plus haut niveau mondial à l'époque, preuve qu'en moyenne cylindrée deux cylindres c'est suffisant, non ?

La 400 est une évolution de la RD 350 (qui elle-même n'était qu'une évolution de l'YR5), mais améliore le modèle,

recette chère à Yamaha. Ainsi, si les cadres de la 350 et de la 400 sont interchangeables, celui de la 400 bénéficie de renforts supplémentaires. Même chose pour le moteur. Un moteur de 400 se pose sans problème dans un cadre de 350 (sauf qu'il est monté sur silentbloks sur la 400, rigide sur la 350), et vice-versa, mais le vilebrequin de la 400 est plus volumineux, plus lourd et solide, au détriment d'une certaine paresse à monter dans les tours, mais au bénéfice d'une plus grande solidité et d'une aptitude du moteur à la souplesse. On le voit, l'évolution se fait par petites touches : quand le modèle est bon, pourquoi le bouleverser ?

VOUS EN VOULEZ UNE ?

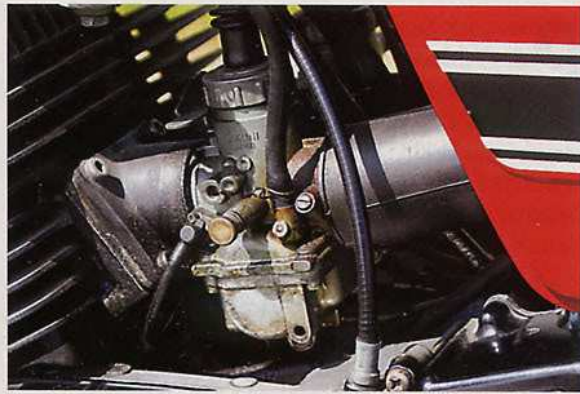
Une Yamaha RD 400 se négocie aujourd'hui à des tarifs abordables (2 000 € pour une belle), elle est solide et nécessite un entretien somme toute limité, mais attention, les pièces commencent à se faire rares et il faut savoir se tourner parfois vers l'étranger pour les trouver, même si des professionnels comme *Seventy's Motos*, en fournissent encore (d'ailleurs la 400 de notre essai est une moto personnelle de Ghislain Perreaux, son patron). Et puis si votre but c'est rouler, préférez une moto un peu plus chère mais parfaite, à une à restaurer. La mécanique est simple, mais encore une fois le concessionnaire Yamaha du coin ne pourra rien faire pour vous. Enfin, sachez que RD Le Club préfère le second modèle (dès 1977) à allumage électronique, jugé plus fiable.

Seventy's Motos, 14 rue Charles Péguy,
28200 Chateaudun, tél. 02 37 66 24 75.
RD Le Club, fax 04 94 06 78 92.
E-mail : rdleclub@wanadoo.fr

FICHE TECHNIQUE YAMAHA RD 400 1976

■ **MOTEUR** — Bicylindre en ligne deux-temps calé à 180° refroidi par air. Cylindrée : 398 cm³ (64 x 62 mm). Rapport volumétrique 6,2 à 1. 39 ch à 8 000 tr/min et 4,1 m/kg à 7 000 tr/min. Deux carburateurs Mikuni Ø 28 mm. Admission à clapets et sept transferts. Allumage batterie-bobine et rupteurs. Graissage séparé. Embrayage multidisque dans l'huile, boîte six vitesses. Démarrage au kick.

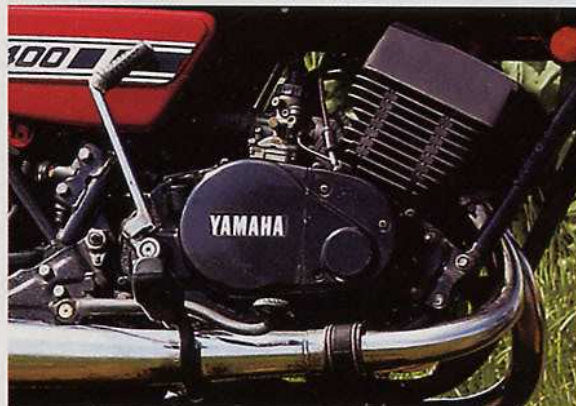
■ **PARTIE-CYCLE** — Cadre double-berceau tubulaire en acier. Fourche télescopique débattement 115 mm. Suspension arrière oscillante à deux combinés hydrauliques réglables, débattement 75 mm. Frein avant et arrière simple-disque Ø 218 mm avec étrier double-piston. Pneus de 3,50 x 18. Réservoir d'essence de 16,5 l. 163 kg à sec pour environ 165 km/h.



▲ Les carburateurs sont du même diamètre que ceux de la 350 et si la puissance est inchangée, le couple est en progrès.



► Identique au disque arrière, l'avant assure très correctement, surtout compte tenu des canons de l'époque.



◀ Le moteur tout en noir rappelait la compétition. Avec l'augmentation de la course et un embiellage plus lourd, le 400 gagne en souplesse et régularité ce qu'il perd en montées en régime.

