

Le plus étonnant au passage d'une Squirrel, outre ses spectaculaires cylindres lisses et écarlates, reste le bruit : à mille lieues des autres avant-guerre !



Le match

Comme la LC, la Scott prend à contrepied les grandes tendances du moment.

Tellement spontané et aveuglant qu'il vaudra à nos confrères de la presse spécialisée quelques sacrés raccourcis historiques. La RDLC ne fut-elle pas présentée par exemple comme « le 1^{er} 2-temps de route commercialisé avec cette technique de refroidissement » ? C'était juste oublier la Suzuki 750 GT encore largement présente sur les routes.

Mais c'est vrai qu'en plus de se distinguer du reste de la production, la 4LO apportait (avec sa boîte-6, sa suspension Cantilever, ses roues à bâtons et ses 47 ch pour 161 kg tous pleins faits) autre chose : cette sportivité à laquelle on ne croyait plus. Une RDLC, ça accélère fort, ça freine bien, et ça tient bien la route. Et une balade rapide à son guidon – pieds un peu en arrière, buste penché juste ce qu'il faut en avant – permet de constater qu'elle n'a rien perdu de son impulsivité 30 ans après. Passée la barre fatidique des 6 000 tours, à l'assaut de la zone rouge, dans le bruit aigu des échappements fuselés, c'est toujours aussi jouissif. Surtout équipé, comme notre modèle d'essai, du «tête de fourche» proposé alors en option par Sonauto et accompagné de son sabot-moteur assorti. Passés les premiers hectomètres, on se prend à hurler sous le casque le tube rageur de Trust qui était à la mode à la sortie de cette moto et qui lui sied bien : « Antisocial, tu perds ton sang-froid !!! », le tout en jouant de la boîte-6 à gogo.

Ses qualités dynamiques, la «LC» les doit – on le savait déjà – à son petit twin «boule de nerfs» et sa sélection précise, mais aussi à sa partie-cycle résolument moderne pour l'époque : même suspension arrière Cantilever dont est équipée la TZ depuis trois ans, double-disque avant de série. Somme toute, le plus grand succès de Yamaha fut d'avoir réussi à conserver les gènes d'une machine de course sur une moto de tous les jours, seulement handicapée dans cette mission quotidienne par un appétit typique des 2-temps en utilisation sportive (mais comment résister...).

Incomparable, la «LC» ? Si les essayeurs de l'ère Giscard ont été catégoriques à ce sujet, c'est sans doute parce qu'ils étaient trop focalisés sur le compte-tours de la Yam' et leurs chronos. Un rapide coup d'œil dans le rétroviseur (pour une fois pas trop soumis aux vibrations) de l'histoire aurait rappelé à ses utilisateurs un cousinage apparemment lointain mais tellement évident. Bah oui... Ce twin vertical aux cylindres lisses, ces durites, ce radiateur d'eau ostensiblement dressé sous la colonne de direction, ça ne vous rappelle rien ? Et la marque britannique Scott, alors ?

Rendons à César

La RDLC n'avait rien inventé. Le bicylindre à refroidissement liquide des 2-temps «modernes», Scott les utilise depuis le début du 20^e siècle (*lire l'encadré*) ! Nous avons retrouvé la grand-mère de notre RDLC. La Squirrel, l'Écureuil. Née en 1922 à Bradford, Yorkshire. Comme pour la «LC», elle avoue des prétentions sportives affirmées. Comme la LC, elle prend à contrepied les grandes tendances du moment. La concurrence pédale ? Le démarrage par kick-starter est l'un des tout premiers à être retenu pour la série. L'époque est à la courroie ? La transmission secondaire s'effectue par chaîne. Ses contemporaines traînent de lourds cadres simple berceau à poutre et en acier matricé ? Scott a déjà compris tout le bénéfice qu'on pouvait tirer d'un cadre triangulé constitué d'un treillis de tubes droits et associé à un moteur qui joue le rôle de rigidificateur, un principe encore largement retenu sur les sportives de nos jours. Et puis la Squirrel est aussi équipée d'un graissage séparé (qui consiste en une simple injection d'huile dans le moteur par deux pompes mécaniques à réglage manuel). Même sa fourche est télescopique.

Comme la «LC», la Scott dispose d'une mécanique et d'un châssis qui tirent le bénéfice des enseignements apportés par des années

de compétition. Scott a remporté la course du Senior TT en 1913 grâce à un de ses bicylindres doté d'un distributeur rotatif et d'un double allumage et les motos proposées au grand public étaient très proche de la moto victorieuse.

Bon, c'est vrai, quelques détails trahissent cependant l'âge de notre mamie : 88 ans ! Notre modèle de 1922 est encore équipée du «Ladies models frame», le cadre ouvert, et de ce curieux réservoir d'essence en forme de bidon ovoïde, sous la selle, que les Anglais ont baptisé la «boîte à biscuits». La Squirrel est encore dépourvue de suspension arrière. >>>

Coupes RDLC : internationales

Pour renforcer son image de marque et augmenter les ventes de sa «bombe à eau» Yamaha a organisé de 1981 à 1986 une formule de promotion spécifique avec un plateau uniquement composé de 350 RDLC aux modifications réglementées.

On se souvient en France de la Coupe-Gauloise, du nom du principal sponsor de ce championnat, mais le principe fut aussi repris chez bon nombre de nos voisins : Allemagne, Pays-Bas, Suisse, Belgique, Danemark, Suède...

Ce fut particulièrement vrai outre-manche, où les «Pro-Am Series» sponsorisées par Wrangler et Which bike ont mobilisé jusqu'à 700 pilotes ! Avec cette particularité qu'ils n'étaient pas propriétaires de leur moto (comme en France) mais qu'ils la tiraient au sort ! Au Canada, la RZ Cup a même perduré jusqu'en 1989. Les coupes RDLC permirent aussi de révéler de nouveaux talents comme Niall MacKenzie ou Jean-Philippe Ruggia, de futurs pilotes d'usine.

▼ Notez les transferts démontables et la trappe de visite de l'embellage. Sur les modèles antérieurs, les bougies étaient placées perpendiculairement à l'arrière des culasses.

◀ ▼ Jusqu'en 1923 les Scott sont pourvues d'une boîte-2 commandée au pied. Mais le démarrage par pédalage est révolu depuis 1908. Notez l'emplacement peu orthodoxe du kick-starter.

◀ ▼ La plus belle pièce (et la plus vulnérable) : le magnifique radiateur en nid d'abeilles. Il faut attendre 1925 pour avoir droit au réservoir en selle. Notre modèle d'essai a encore droit au «fut de bière».

▼ Autre caractéristique typique des futurs 2-temps modernes : la fourche avant télescopique.

