

MOTO

JOURNAL

12F
N° 788

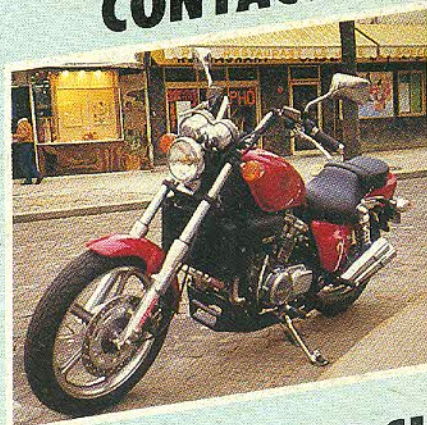
11000 KM
TRANSALP
EN
L'ESSAI TRANSFORMÉ

DAYTONA
SPENCER BLESSE

GRAND PRIX
PREMIERS ESSAIS

TRIAL
BONNE AFFAIRE
POUR MICHAUD

CONTACT



HONDA VF 750 CH



M 2042 - 788 - 12,00 F

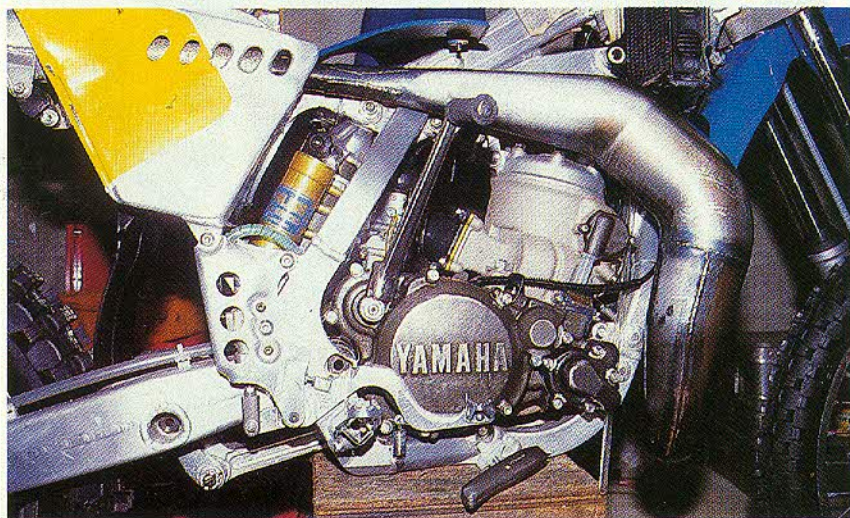


12 MARS 1987-SUISSE 4 FS

LA 500 YZM DE VIMOND A NU !

Outre quelques magnifiques photos de la dernière-née de la génération des pures machines d'usines voici les dernières nouvelles des projets de l'usine Yamaha.

Jean-Pierre Galtier



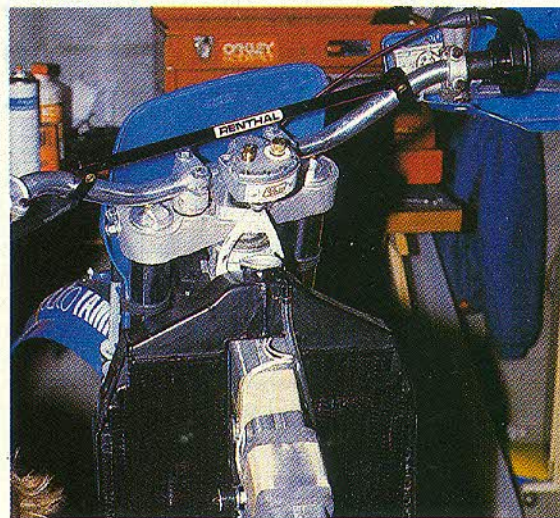
L'YZM 500 innove en matière de châssis avec ce cadre en aluminium au look très proto. La moto complète arrive aux 102 kilos réglementaires. Le monocylindre fournit 65 chevaux ; à en croire l'ingénieur Watanabe la puissance pourrait grimper sans problème à 70 chevaux si cela était utile.

Nous avons eu la possibilité de « coincer » l'ingénieur chargé du développement de la nouvelle 500 d'usine Yamaha, Tatsuya Watanabe, qui est en Europe pour les premiers G.P de la saison. C'était au cours du repas de presse honorant la victoire de Leif Persson... L'ingénieur japonais s'est ouvert à quelques confidences intéressantes sur la 500 YZM : « C'est effectivement une 498 cm³, dont vous comprendrez que les valeurs d'alésage/course doivent pour le moment rester secrètes. Je peux tout de même vous dire que c'est une course courte, mais avec un alésage pas si gros, autrement dit un moteur aux cotes sensiblement carrées. La puissance pure n'est pas un problème. A l'heure actuelle, elle dépasse les 65 CV, et nous pouvons donner aux pilotes plus de 70 CV s'ils le veulent... ! »

« La boîte est une quatre vitesses. Yamaha estime que c'est amplement suffisant dès lors que le moteur est bien travaillé en bas, je veux dire du moment que la puissance vient très régulièrement... En plus, nous pensons également que les boîtes cinq vitesses favorisent les pertes d'adhérence et les délestages de la roue avant... Notre moto est au poids F.I.M., (102 kg), et même s'il nous est possible de descendre en dessous, nous voulons rester dans la légalité. Pour nous le Touquet était une expérience et la

victoire est un bonus. Nous étions venus pour apprendre. Par exemple, ce soir, nous savons qu'il nous faudra travailler sur l'embrayage pour les G.P. Nous devons également refaire une pédale de frein, celle de Leif s'est cassée à trois tours de l'arrivée, et ce qui n'était pas trop important ici, peut coûter une victoire en G.P. Nous sommes vraiment là, avec cette moto et son châssis très particulier en poutre d'aluminium, pour rechercher et faire du développement pour les futures YZ et IT (... !) des années 90... Nous devons tout apprendre de ces technologies, tant sur la résistance que l'endurance, car les contraintes ne sont pas du tout identiques en tout-terrain et sur la piste... »

« Il n'y aura pas de 500 à refroidissement liquide sur le marché en 88, mais sûrement en 89, si la mise au point de la 500 YZ se passe bien... Par contre attendez-vous à trouver une surprise sur les suspensions, dès l'an prochain, car je pense sincèrement que nous vivons la dernière année de la fourche classique. En raison des accords particuliers qui nous lient à Ohlins, (la marque suédoise appartient désormais à 100 % à Yamaha...), l'un de nos modèles YZ pourrait bien être équipé en Ohlins d'origine (personnellement, je parierais bien sur la 125, le gros marché, si l'Ohlins peut fournir la demande). Mais



La partie supérieure du cadre est constituée d'une grosse poutre de section rectangulaire. Sur le té de fourche supérieur on remarque un amortisseur hydraulique de direction que le pilote peut régler en course.

vous savez, Yamaha croit encore que le refroidissement à air reste compétitif pour les trois quarts des utilisateurs potentiels... »

Après quelques moments d'hésitation, Tatsuya avouera même qu'il aurait préféré voir une 490 à air gagner devant sa moto d'usine... !

J.P.G.

FICHE TECHNIQUE

Type : refroidissement liquide, 2 temps, Ypus.
Cylindrée : 498 cm³.
Alésage course : N.C.
Puissance maxi : plus de 60 chevaux !
Couple maxi : N.C.
Carburateur : N.C.
Boîte de vitesses : 4 rapports.
Suspension avant : Yamaha.
Suspension arrière : Ohlins.
Frein AV : disque.
Frein AR : disque.
Poids : 102 kg.