

MOTO REVUE

~~CONTACT CROSS~~

LES CHAMPIONNES DU MONDE



500 GEBOERS 250 PUZAR

~~CONTACT~~

**YAMAHA
600 ET 1000 FZR**

**AVEC
CHRISTIAN
SARRON**



~~ESSAI~~
HONDA 125 CUSTOM

~~ANGOISSE~~
**J'AI FAIT LE SINGE
D'ALAIN MICHEL**

N° 2964 - Mercredi 31 octobre 1990 - 15 F. - 105 Fb. - 4,50 Fc. - 415 Pts. - 510 Ex. - 590 Dm. - 1 050 F CFA RCI TTC.

M 2163 - 2964 - 15,00 F





Questions-réponses avec RJ à l'orée de sa dernière saison en cross, page 54.



La solution aux embouteillages ? Jérôme Eline l'a trouvée au guidon de cette petite Honda CM 125 en page 28.

Inter-saison

Rouler en compagnie de Christian Sarron, ça fait tout drôle. C'est ce qui vient de nous arriver à l'occasion de notre premier contact avec les Yamaha FZR 600 et 1000. Se retrouver passager de Alain Michel, dans son side de Grand Prix pour quelques tours de piste, ça fait peur. Instants d'exception que MR vient de vivre pour vous, non sans une certaine émotion.

Les interviewés de la semaine : Ricky Johnson, Thierry Michaud et Fenouil.

Moins détendus, mais ô combien disponibles pour ce genre d'exercice, nous avons pu profiter en cette fin de saison de quelques motos de rêve : 500 Honda de Geboers et 250 Suzuki de Puzar... le pied ?

Tandis que les sportifs s'occupent assidûment de leurs prochains contrats, nous, on rêve aussi à notre façon. Et l'on va même jusqu'à s'offrir des projets en or, telle cette balade en Harley à travers l'Arizona, entre mai et septembre 91...

Bref, cette semaine encore dans Moto Revue, vous trouverez de quoi lire et rêver. Good choice boys !
R.L.

COUVERTURE

Les nouvelles Yamaha, FZR 600 et FZR 1000, essayées pour vous en compagnie de Christian Sarron. (Photo P. Leguevaques).

YAMAHA FZR 91

10

Prise de contact avec les 600 et 1000 Yam FZR, toute fraîches sorties de leurs caisses. (Par Ph. Gorce, photos P. Leguevaques).

SINGERIE

22

Eric Célis s'est déguisé en singe, le temps de quelques tours de piste dans le panier d'Alain Michel. (Photos S. Le Bellec).

HONDA 125 CM

28

Essai complet d'un deux-roues de ville bien sympathique, efficace et pas cher. (Par J. Eline, photos S. Le Bellec).

PARTEZ POUR L'ARIZONA

38

La balade de votre vie au guidon d'une Harley sur les pistes d'Arizona en 91. (Par R. Lecerf, photos P. Leguevaques).

INTERVIEWS

34

54

59

FENOUIL

Rencontré à Paris après l'arrivée de son rallye, l'organisateur des Pharaons répond à MR. (Par C. de la Chapelle).

RICKY JOHNSON

Interviewé la veille du Masters à Villars, Ricky envisage l'avenir avec sérénité. (Par Ch. Batteux, photos Pat Boulland).

THIERRY MICHAUD

Les explications du champion du monde qui quitte Fantic pour Aprilia.

CROSS D'USINES

49

Franck Pereira a eu l'insigne honneur de rouler pour MR au guidon de la Honda 500 HRC de Geboers et nous livre ses impressions sur la Suzuki RM 250 W de Puzar. (Photos P. Leguevaques et « Motocross »).

CORSICA 1000

60

C'est parti ! Depuis 4 jours maintenant, le 1^{er} rallye corse du genre sévit sur l'île. (Par C. de la Chapelle, photos S. Le Bellec).

SUPERMOTARD

64

Finale à suspens ce week-end à Trappes, dans les 3 catégories : Supermotard, 4-Temps et 250' Biker Cup. (Par N. Armand).

C'EST LE PÉROU

67

L'important, c'est de participer, explique Pierre Landereau, un vieil amateur de rallye-raids qui nous raconte son Inca Rallye. (Adaptation C. de la Chapelle, photos D.R.).

ET BIEN SÛR...

Moto Hebdo (4). Dans les tours (9). Graffiti (19). A fond les ligues (36). Petites annonces (44). Les Vertes (66).



15-17 quai de l'Île - 75019 Paris - Tél. : (1) 40 34 22 07 ; Telex : 211678 - Fax : (1) 40 35 84 41. PRÉSIDENT : Patrick Casasnovas. DIRECTEUR GÉNÉRAL : Serge Pozzoli. DIRECTEUR GÉNÉRAL ADJOINT : Georges-Alain Mahé. EDITEUR DÉLÉGUÉ : Patrick Valot. RÉDACTION : RÉDACTEUR EN CHEF : Reynald Lecerf. RÉDACTEUR EN CHEF ADJOINT : Claude de la Chapelle et Xavier Ausouard. RESPONSABLE DES ESSAIS : Christian Delahaye. RÉDACTEURS : Patrick Boulland, Eric Célis, Marc Gilet, Philippe Gorce, Sybain Le Bellec (photos), Franck Pereira, Michel Turco. CHEF DE STUDIO : Yves Heugemat. MAQUETTE : Françoise Laboux et Christine Dalençon. SECRÉTAIRE DE RÉDACTION : Claude Lapoumeyroulo. COLLABORATEURS : Michel d'Avans, Rémi Barroux, Christian Batteux, Jean-Pierre Boulmé, Pierre Leguevaques, Fabrice Mestrot, Judith Tomaselli, Jacques Vivant. SECRÉTARIAT : Pascale David.

DOCUMENTATION : Antoine Peyrade. STUDIO PHOTO : Gérard Rocroy. CORRESPONDANTS EN FRANCE : C.B. Adréani, J. Courtin, G. Delbos, D. Malfre, Ph. Maugeot, J.F. Maunier, G. Perrin, G. Piarczyk, J.M. Rieu, G. Tardieu, J.P. Tourte, G. Vanini, J.C. Virleu, R. Walter. En Allemagne : Motorrad Reisen und Sport. PUBLICITÉ : DIRECTEUR DE LA PUBLICITÉ : Bernard Bellucci. CHEF DE PUBLICITÉ : Timothée Gaudet. ASSISTANTE : Cécile Lefèvre. BÉNÉLUX : Jean-Luc Derwaet, rue W. Spring 7, B-4040 Tih. Tél. : 041 88 30 52. ANNONCES CLASSÉES : Fernando Robles et Patricia Charlet. Tél. : (1) 40 34 22 07. ABONNEMENTS : DIRECTEUR : Edwin Gorwood. Tarifs : France 480 F 148 numéros. Etranger : 785 F 148 numéros. Belgique : 3715 FB (48 numéros). Morique Doregard, Marina Verité : (1) 40 34 22 07. Vente par correspondance : Eléane Van Glabeka. VENTES : DIRECTEUR : Robert Schumann, Moto Revue est une publication des Éditions Larivière, société au capital de 2 500 000 F. RC Seine : 578718B. CCP 115915 Paris. PRINCIPAUX ASSOCIÉS : Patrick Casasnovas et Serge Pozzoli. DÉPÔT LÉGAL : 4^e trimestre 1990. COMMISSION PARITAIRE : n° 61630. IMPRESSION : SNIL 2, rue Chaplat, 93600 Aubay-sous-Bois ZI. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus. DIRECTEUR DE LA PUBLICATION ET DE LA RÉDACTION : Patrick Casasnovas.



Suzuki RM 250 W

SuzAlex



C O N T A C T

Bon, on ne va pas vous raconter d'histoire, on n'a pas essayé la moto d'Alex. Des journalistes italiens de Motocross ont eu ce privilège. Il nous a paru intéressant d'analyser les différences entre la RM 91 et la RM 250 W 90... Par F. Pereira ; photos Motocross et P. Boulland.



● *Pratiquement toutes les modifications adaptées sur la RMW ont été reprises sur la RM 91.*

★ Au premier coup d'œil, ce qui singularise la RMW de la RM standard, c'est bien sûr le coloris blanc imposé par le sponsor du team Rinaldi et la profusion de matériaux nobles. Sur cette moto le souci du prix de revient minimum est abandonné au profit de la qualité de fabrication et de la réduction du poids. Le cadre est un classique simple berceau, dédoublé au-dessus de la sortie d'échappement, dont le bâti arrière est en alu et le bras oscillant en alliage léger est renforcé pour améliorer sa rigidité. Les éléments de suspension sont fournis par Showa et composés d'une fourche UPSD usine débattant sur 310 mm (les tés sont usinés à l'unité) et à l'arrière d'un ensemble exclusif amortisseur/biellettes débattant sur 324 mm. Il faut noter que des éléments pratiquement identiques sont montés en série sur les RM 91. Le freinage est conventionnel avec des disques de 250 et 220 mm et les différences concernent la dimension du maître-cylindre avant (plus grand que la série) et la fabrication des étriers et des pistons de freins en magnésium. Le réservoir en aluminium contient 9,5 litres. Le moteur est très proche dans son archi-

ture du bloc de série. Les valeurs d'alésage x course (67 x 70,8 mm) et la cylindrée (249 cm³) sont identiques, tandis que le carburateur est, soit un 38 mm standard, soit un 40 mm (en fonction des circuits). Le cylindre est largement modifié, sans qu'il soit possible d'en savoir plus, et son fût est chromé dur. Même secret sur les modifications apportées aux valves d'échappement et sur la matière utilisée pour la fabrication des clapets. En revanche, le système de refroidissement est désormais classique (RM 91) et adopte le principe de circulation en parallèle du liquide de refroidissement, principe qui favorise la dispersion thermique. Au niveau de l'échappement, Alex a utilisé différents pots (3 modèles identifiés par les lettres A, M et L) qui modifiaient le comportement moteur afin de l'adapter aux diverses conditions d'adhérence ; ces pots étaient prolongés par le superbe silencieux en fibre de carbone de marque Arrow. Autre facteur important pour cette recherche de progressivité et de motricité, le vilebrequin bénéficiait de masses plus lourdes et générerait donc une inertie plus importante, particulièrement appréciable sur les circuits défoncés. Der-

niers points originaux sur cette véritable moto d'usine, les carters sont en magnésium (poids moindre), alors que les rapports de boîte sont standards (RM 90), tout comme l'allumage. A noter l'utilisation dans pratiquement toutes les courses de mousses Pirelli à la place des classiques chambres à air.

Voilà, au bilan on obtient une moto peaufinée dans le détail, légère, fiable et championne du Monde 90.

Voyons un peu les caractéristiques dynamiques de l'engin comparées à une RM 91. A peine assis sur la RMW, on note la position très haute des leviers, le guidon plus bas que sur la moto de série (les fixations sont les mêmes) et la selle basse, adaptée à la morphologie de Puzar. Le circuit d'essai est dur, rapide et truffé de trous et pourtant il est très facile de piloter cette moto très puissante grâce à la progressivité de la courbe de puissance (incomparable avec la moto de série). Les aspects les plus positifs de ce moteur sont : sa traction extraordinaire à bas régimes, son comportement linéaire et son allonge. Il semble évident que le gros embiellage est directement responsable de ce caractère et permet de dominer un moteur pourtant extrêmement puissant. La partie-cycle mérite autant d'éloges. La fourche est assez ferme en hydraulique et très rigide pourtant, on enregistre peu de chocs dans les avant-bras (ce qui est sensible sur la moto de série). A l'arrière, l'amortisseur est réglé de façon très particulière, très souple jusqu'à mi-course, il devient exagérément dur ensuite. En outre, les freins sont exempts de tout reproche, quelles que soient les circonstances. Autre qualité de ce châssis, la précision de la direction, aussi bien dans les courbes rapides que dans les épingles où, grâce à l'assiette négative (arrière haut) et à la progressivité du moteur, il est extrêmement facile d'inscrire la moto. Après la démonstration fournie par la 500 HRC, voici une nouvelle confirmation de la facilité dont font preuve les motos d'usine. A peine plus puissantes que les motos de séries, mais incroyablement plus indulgente et reposante pour le pilote...



● *Carters moteurs en magnésium, pot spécial, amortisseur Showa, té usiné.*