

MOTO

JOURNAL

13F
N°810



LE BIHAN / MOINEAU

TVA 28%
CE QUI CHANGE

SCOOP
YAMAHA 250 TDR

EXCLUSIVE
LA 1400 SQUALE
D'ALAIN CARRE

ENDURANCE
MOINEAU ET LE BIHAN
CHAMPIONS DU MONDE

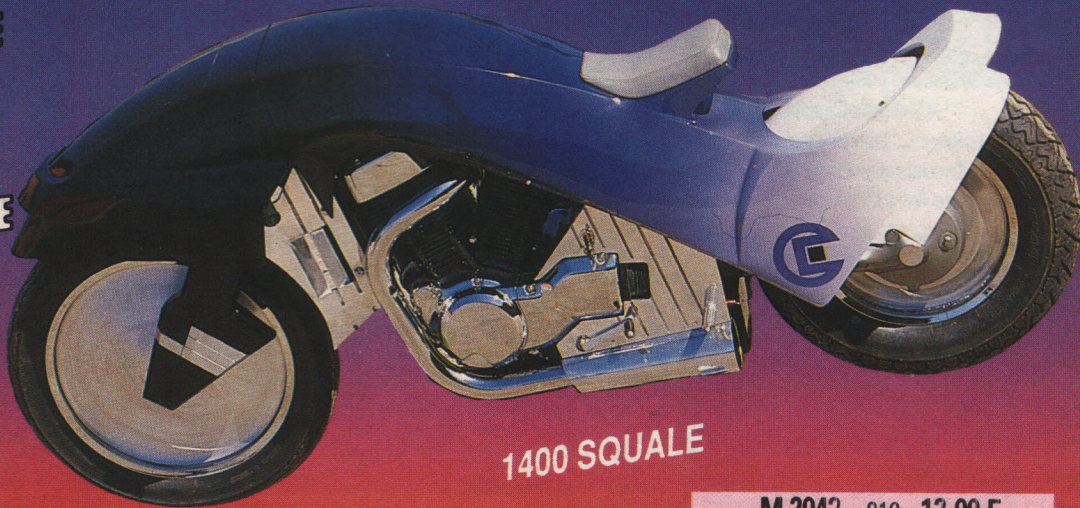
VITESSE
RUGGIA ET RAPICAULT
CHAMPIONS DE FRANCE

CONTACTS
LA NOUVELLE V-MAX
FANTIC 80 OASIS
CYCLOS MINT ET YAMY

TOUT TERRAIN
SPEEDWAY, TRIAL, CROSS
HILL CLIMBING...



YAM 250 TDR



1400 SQUALE

M 2042 - 810 - 13.00 F



3792042013007 08100

10 SEPTEMBRE 1987-SUISSE: 4 FS
COTE D'IVOIRE: 970 F CFA

YAMAHA 250 TDR

Après les premières photos de la machine de G. Rahier. Moto-Journal vous dévoile aujourd'hui en exclusivité mondiale, la toute nouvelle 250 Yamaha « TDR »... Et de deux... !



Texte et photos : J.-P. Galtier.
Illustration : C. Debarre

Elle sera la vedette du stand Yamaha au prochain Salon de Paris, car cette 250 TDR... c'est de la dynamite pure, qui risque fort de faire exploser, non seulement les chiffres de vente de l'importateur Sonauto, mais aussi surtout un bon paquet de nos habitudes les plus douillettes... Le Printemps 88 sera chaud... !

Une nouvelle race de motos... ?

C'est effectivement ce que l'on peut se demander en dépassant « l'événement TDR ». Avant d'entrer plus en avant dans les détails, de cette nouvelle petite « bombe », il faut en effet y voir autre chose qu'une machine de plus sur le marché... A cela plusieurs raisons : l'évolution assez illogique d'un fort pourcentage de trails, toujours plus hauts, toujours plus gros ; l'escalade de cylindrée des gromonos qui va se

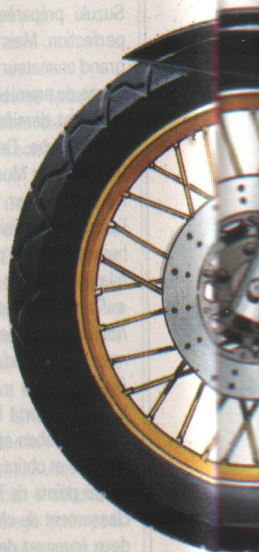
J.-C. O. « himself » à l'équerre sur la TDR 250... Pur délire du dessinateur, ou temps fort de son tout récent voyage au Japon... ?

poursuivre avec l'apparition prochaine de 750 cm³ (cf Suzuki...) et le concept de base, ultra-simpliste d'une machine comme la XT500 qui semble bien loin...

Ce qui finit inmanquablement par déboucher sur des situations ambiguës, où vous vous apercevez que pour l'énorme majorité des utilisateurs de trails, les 30 et quelques litres du réservoir plus les 28 cm³ de

« Notre » TDR de plein profil... Joli, non... ?

Je recommande aux spectiques de conserver ce « scoop »... et chiche qu'on se retrouve en novembre sur le stand Yam du prochain Salon de Paris pour comparer... De toutes façons, les 50 chevaux seront bien là pour à peine plus de 150 kg, et pas loin de 13''5 aux 400 mètres D.A. Coquet pour un 250... !



LA « SUPERMOTARDE » DE YAMAHA

débattement des suspensions, sont plus souvent un handicap, qu'autre chose... Car sincèrement, il y a combien de temps que votre 600 spécial « Désert » n'a pas vu autre chose que le bitume bien lisse de notre « urbanisme » quotidien ?... « Sous les pavés... la plage » semble bien loin, mes frères... !

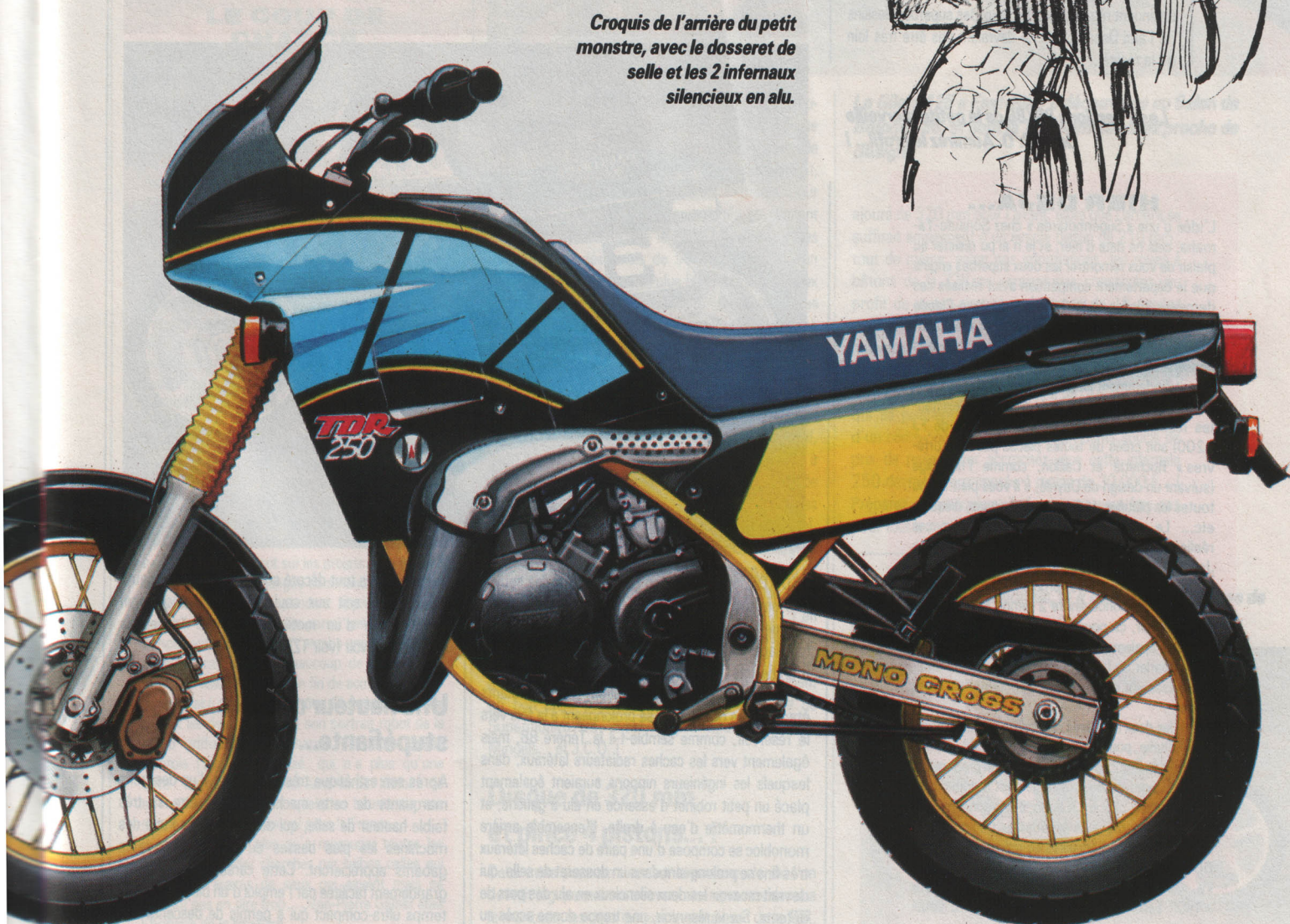
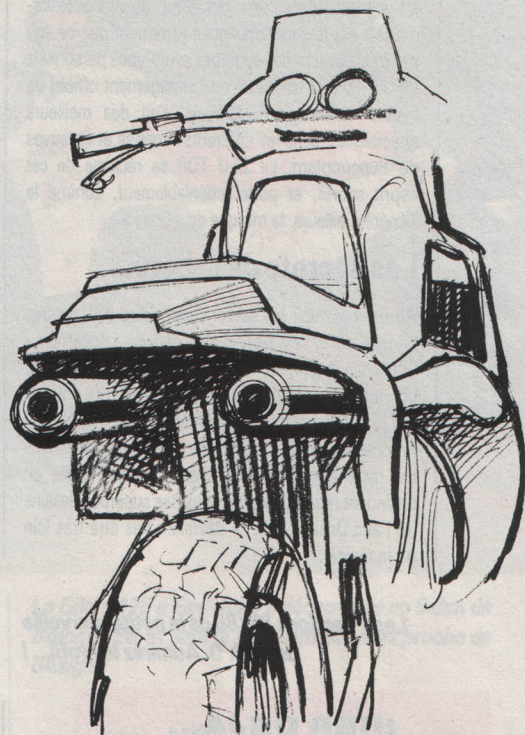
La première leçon de réalisme fut donnée par la Transalp Honda qui remit pas mal de pendules à l'heure, sur les véritables capacités routières des gros trails « Dakar réplica ». L'heure à sonné pour de véritables motos « urbaines », basses, ultra-mania-

bles, légères... faciles quoi. Derrière cette 250 TDR, se profile une véritable génération de machines « réalistes » dont les prochaines Honda MXV 650 devraient d'ailleurs se réclamer...

La griffe de J.C.O.

Parler de « réalisme » au sujet d'une « deux-cinquante » de 50 chevaux peut prêter à sourire, mais, comme souvent, Yamaha a délibérément choisi un positionnement très sportif sur ce nouveau marché,

*Croquis de l'arrière du petit
monstre, avec le dossier de
selle et les 2 infernaux
silencieux en alu.*



aux potentiels européens et mondiaux prometteurs. Et c'est là que l'on perçoit l'influence de son importateur français dans les choix techniques : le moteur retenu (le 250 TZR) est l'un des plus sportifs de la gamme ; le design et la coupe de la ligne, très « Supermotarde », une discipline où Sonauto-Yamaha s'est toujours impliquée fortement que ce soit par la réalisation des superbes prototypes personnels de J.C.O. (voir encadré) ou l'engagement officiel de pilotes comme J.-P. Mingels, l'un des meilleurs spécialistes, dans les différents Trophés et épreuves de Supermotard. La 250 TDR se réclame de cet esprit sportif, et porte indéniablement, comme la Ténéré d'ailleurs, la marque du « Boss »...

Les secrets de la bête...

Après vous avoir fait saliver comme il se doit, voyons l'engin dans ses plus petits détails. Désolé pour l'absence de photos, mais cette machine n'a à notre connaissance pas encore quitté le Japon. Les premières pré-séries d'homologation ne devraient arriver en France que dans le courant de l'automne. On remettra donc à plus tard la séance photos, mais en attendant réglez vous les yeux des superbes dessins de l'ami Debarre, qui ne devraient pas être très loin de la réalité...

Les 2 versions 85/86 de la petite merveille de J.-C. O. Admirez le profil... !

HIER DÉJÀ...

L'idée d'une « Supermotarde » chez Sonauto-Yamaha, cela ne date d'hier, et je n'ai pu résister au plaisir de vous remonter les deux superbes engins que le département compétition avait réalisés ces dernières années, à la demande de Jean-Claude Olivier. Ces deux bêtes de course ont été élaborées à partir d'YZ 490 (moteur/cadre) dont elles conservent le cadre, le moteur et la fourche avant, le tout évidemment amplement modifié et affûté... Tout le reste provient, soit de pièces déjà existantes réadaptées (comme le bras oscillant, de FJ 1200) soit créés de toutes pièces par les « orfèvres » Rochette et Caillon, comme l'habillage (suivant un design de Daynié, s'il vous plaît...), ou toutes les platines de fixation des pincés, disques, etc... Le résultat parle de lui-même, et ces réalisations n'étaient pas passées inaperçues au Japon... Malheureusement, le projet était mort-né, pour d'insurmontables problèmes d'homologation : le gros monocylindre 2 temps à refroidissement par air, ça pousse sûrement très fort, mais cela fait également beaucoup trop de bruit sans même parler de la pollution, des vibrations, etc... Heureusement pour nous, le 250 TDR n'allait pas tarder... Enfin, les deux dernières réalisations nous proviennent d'Italie, pour la Gilera 125 « Fast Bike », non diffusée en France, et du Japon, où un préparateur local du nom de Beet, a largement modifié cette base de Yam 225 cm³. Enfin, il serait indécent de clore cet encadré sans évoquer les très nombreuses préparations françaises de qualité sur base de 600 monos japonais, je pense aux KLR Boxer-bike, Guichard-Motos, Dinatel et DB Racing, aux XT/DR Essonne-Motos, Motocity et Moto Cuba, etc, etc.



250 TDR, une appellation qui rappellera des souvenirs émus à tous les pilotes des années 70. Cette silhouette très agressive, la 250 TDR la doit à un habillage polyester complet composé d'une tête de fourche très anguleux, dont la forme ne semble pas complètement figée, l'intégration des clignotants étant encore d'actualité, se prolongeant à la fois vers le réservoir, comme semble-t-il la Ténéré 88, mais également vers les caches radiateurs latéraux, dans lesquels les ingénieurs nippons auraient également placé un petit robinet d'essence en alu à gauche, et un thermomètre d'eau à droite. L'ensemble arrière monobloc se compose d'une paire de caches latéraux très fins se prolongeant dans un dossier de selle, qui devrait recevoir les deux silencieux en alu des pots de détente. Sur le réservoir, une trappe donne accès au réservoir d'essence, dans le plus pur style FZR. Je

verrais bien le tout décoré soit aux couleurs Sonauto (bleu/blanc), soit aux couleurs Yam (blanc/rouge) avec reprise d'un motif courant sur l'ensemble caches-réservoir (voir TZR).

Une hauteur de selle... stupéfiante... !

Après son esthétique très particulière, l'un des traits marquants de cette machine semble être sa très faible hauteur de selle, qui devrait en faire l'une des machines les plus basses du marché, les petits gabarits apprécieront. Cette caractéristique a été grandement facilitée par l'emploi d'un bicylindre deux temps ultra-compact qui a permis de descendre au plus bas le réservoir d'essence et donc la selle.

Oubliés les monos de 30 cm de hauteur, avec les arbres à came et compagnie qui contraignent les ingénieurs à faire des têtes de cadre très hautes. L'emploi de ce moteur à refroidissement liquide (pourvu d'un unique radiateur de refroidissement) a semble-t-il poussé les techniciens japonais à opter pour un cadre double berceau. Un choix qui a autorisé le croisement des pots de détente, une solution technique que l'on avait déjà vu sur les TZ, et qui permet de raccourcir la longueur « relative » des échappements, à volumes équivalents. Les pots d'échappements recevraient par ailleurs des protections en alu du plus bel effet au niveau des genoux, avant de plonger sous la selle, de part et d'autre du filtre à air. On peut supposer que la souplesse à bas régime du moteur a été particulièrement soignée et même si deux ou trois chevaux ont été perdus dans l'opération, **Ceà nous en laisse tout de même une** petite cinquantaine, sur la base de puissance du 250 TZR que Moto-Journal avait lors du passage au banc, pointé à 52,3 ch à 10 000 tr/mn (M.J. 756). Je

LE COUP DE CHANCE

C'est pas tous les jours qu'on a un scoop mondial entre les mains (encore que...), mais quand ça arrive c'est toujours au terme d'une aventure extraordinaire. Un scoop ça brûle les doigts, ça rend heureux, au point que si l'on n'est pas à la hauteur il y a toutes les chances pour qu'à un moment, ça vous échappe des mains tout simplement. Bravo donc à Jean-Marc Weiss, l'un de nos correspondants au Japon. C'est lui qui est à l'origine de ce scoop, et sa main n'a pas tremblé. Voici l'histoire :

dans l'avion, en revenant de Tokyo cet été, il rencontre un ingénieur japonais d'une grande marque de motos. Jean-Marc ne perd pas le nord, joue les candides (en japonais dans l'article) et questionne son compagnon de voyage sur les tendances à venir du marché, en lui montrant les esquisses de nouveautés 88 publiées dans MJ 806. Chemin faisant les deux hommes évoquent l'avenir du phénomène trail, débouchant sur l'idée « supermotarde », ils sympathisent et prolongent leur entretien dans la soirée, à Paris : courte visite guidée de la capitale, restaurant, boîte de nuit... l'ingénieur japonais tarde à réaliser que son saké national a des concurrents en France. Bien qu'il ne veuille pas dire un mot sur les projets de la marque qu'il représente, sa langue commence à fourcher. Très vite notre correspondant apprend que son convive a quelques potes parmi ses homologues concurrents, et que chez Yamaha une sorte de *Fun bike* pourrait prendre beaucoup de place sur le stand du salon français. En fin de soirée, un retour au vrai saké achève notre hôte. Christian Debarre a rejoint les deux acolytes, son portrait robot de la moto griffonné sur la nappe de papier laisse parfois l'ingénieur épuisé, qui n'a plus qu'une hâte : retrouver son hôtel sans tarder histoire de se refaire une santé à quelques heures de son rendez-vous professionnel avec la France.

C'est gagné, y'a plus qu'à regrouper toutes les informations, aller chercher par bribes celles qui manquent auprès de ceux qui savent mais ne veulent pas en dire trop... Jean-Pierre Galtier était l'homme de la situation.



La Gilera 125 « Fast-Bike » découverte au Salon de Bologne 86, et dont la TDR semble assez proche de design.

vous rappelle que ce moteur de conception ultra-moderne bénéficie d'un balayage à 5 transferts, d'une admission à clapets, débouchant directement dans le carter moteur, et d'une valve à l'échappement, l'efficace système YPVS. Précisons toutefois, pour les moins branchés, que ce moteur n'a strictement plus rien à voir avec feu le RDLC. Ainsi ses côtes internes sont désormais de 56 x 50 mm, soit un tempérament super-carré, plus favorable à la fois aux régimes élevés (vitesse linéaire du piston plus faible), mais également aux nombreux systèmes « d'assistance » à l'admission, et à l'échappement. Le résultat c'est un moteur très performant (208 ch/litre... !), léger (27,250 kg), mais malgré tout doté de tout le confort moderne, du style mélange séparé, peu de vibrations, etc... Bref le moteur idéal, pour ce genre de machine, et l'on peut s'attendre à des accélérations redoutables lors des futurs G.P. de boulevard, la vitesse maxi devant dépasser les 165 km/h chrono. Joli, pour un deux et demi, non... ? A noter que nos malheureux collègues Japonais devront se contenter de la version 45 ch de ce petit bijou, alors que nous aurons le plaisir de la recevoir (dès le début de l'année, semble-t-il...) en version libre ! Je sursure tout de suite aux plus gravement « atteints » qu'un très méchant petit kit dénommé F III, porte la puissance à 65 ch. Sûrement un bon plan, pour le Championnat de France de Supermotard 88, n'est ce pas Mrs Peterhansel, Mingels... et J.C.O. !

Disque de 320 mm et pince 4 pistons... !

Deux mots pour terminer sur la partie-cycle, où l'on devrait logiquement retrouver, ainsi que nos dessins le montrent, les deux disques hydrauliques de la TZR, soit carrément une pince 4 pistons sur un disque

ajouré de 320 mm pour l'avant, alors que l'arrière se suffirait amplement d'un simple piston de 210 mm ; tout de même, selon nos informations, les roues à bâtons de la TZR ne seraient pas conservées, au profit de jantes classiques à rayons de 18 pouces devant et 17 (voire 16) derrière, sur lesquelles des nouveaux pneus Dunlop à profil mixte seraient montés. Le poids total avoisinerait tout de même les 150 kg soit une grosse vingtaine de plus que la TZR, qui se justifient essentiellement par le non-emploi d'un cadre-poutre en alu, pour d'évidents soucis de prix de revient, car accrochez-vous cette infernale 250 devrait être proposée à moins de 30 000 F... ! Préparez vos chéquiers, il n'y en aura peut-être pas pour tout le monde... !

J.-P. G

Le superbe délire japonais, la « Beet 243 », sur base de moteur Yam 225... !

