

Le moteur de l'année.

Quatre nouveaux moteurs Honda cette année! Et déjà une distinction* pour le premier arrivé: le V.4. à refroidissement liquide. Issu des machines de vitesse (la NR 500) et d'endurance (la FWS 1000), le 1^{er} moteur

de ce type à équiper des motos de série: les Honda VF 400, 750 et 1.000. Points forts du V.4. Honda: archi-puissant, compact, embrayage avec limiteur de couple.

4 carburateurs... Un nouveau souffle et un nouveau punch pour le Grand Tourisme et le Sport!

*Elu "moteur de l'année" le 30.12.82 par les lecteurs de Moto Journal.

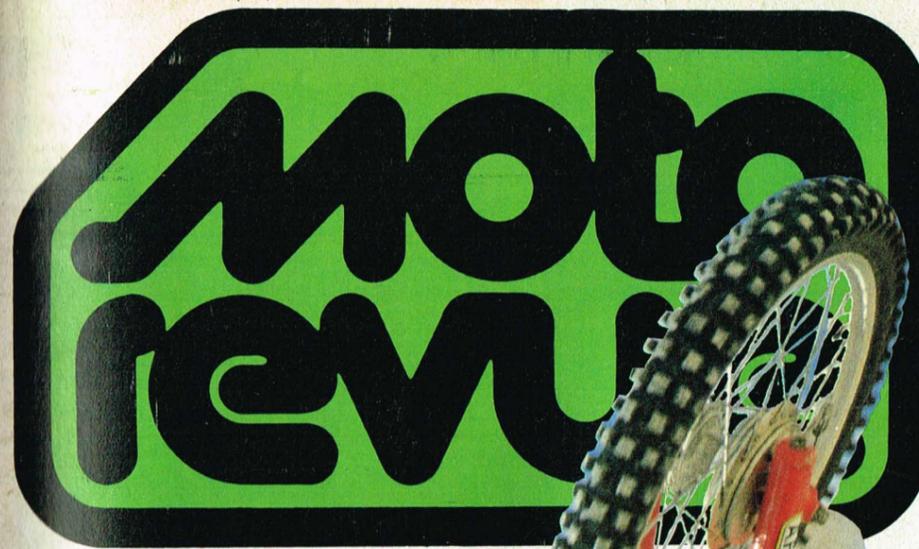


HONDA MOTO
LA VICTOIRE D'UNE PASSION

HAUTEFEUILLE S.A.

M 2163-597-20 F

**SPECIAL
TOUT-TERRAIN**
20 MOTOS ESSAYÉES
4 COMPARATIFS CROSS,
ENDURO, TRIAL.



Des motos et des stars : Malherbe, Carlqvist, Jobé, Sterckx, Mingels, Moralès, Lalay, Fred et Thierry Michaud, Coutard, Prato, Mérel... et les autres ! Sommaire détaillé page suivante.

N°2597. Jeudi 10 mars 83. 20 F - 150 FB - 8 FS



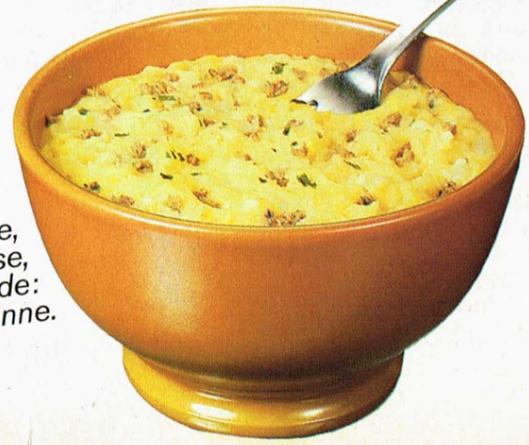
EXCLUSIF:
PREMIER ESSAI YAMAHA
600 TENERE.



GRAND PUBLIC

**Votre En Cas tout prêt
tout chaud en 4 minutes.**

Hachis Parmentier, Chinoise,
Napolitaine, Milanaise,
Couscous, Carbonara, Brandade:
de bons petits plats pour une personne.



**Les
En Cas
de Knorr**

SOMMAIRE N° 2597 - jeudi 10 mars 83 - 20 F - 8 fs - 150 fb - T.T.C.



COUVERTURE
Vive la chlorophylle !
Cette semaine, *Moto Revue* a vu vert. Une avalanche de comparatifs dans tous les domaines, une montagne de motos, la plus prestigieuse équipe de pilotes imaginable pour les plus sérieux essais jamais vus. En prime, un calendrier des épreuves à venir, quelques réflexions sur l'endurance et la moto au féminin, sans oublier les plus belles photos vertes de l'année. Et puis, la surprise, l'exclusivité, la Ténéré en vadrouille en plein cœur de la Bretagne. Ready ? Gooooo !

DIRECTION
Directeur de la publication : Patrick Casasnovas.
Président du comité de rédaction : Serge Pozzoli.
REDACTION
Rédacteur en chef : Eric Glain.
Chefs de rubrique :
Vitesse : Ph. Michel.
Tout-terrain : X. Audouard.
Secrétaire de rédaction : Nane L'Hostis.
Rédacteurs :
Philippe Amand,
Patrick Boulland,
Yves Belleville,
Jean-Louis Bernardelli,
Christian Delahaye,
Gérard Rocroy (studio photo),
Antoine Peyralade (documentation).
Collaborateurs :
Raynald Lecerf,
Jean-Pierre Steiner,
Jacques Vivant.
Correction : Rémi Barroux.
Secrétaire : Pascale David.

CORRESPONDANTS
En France : C.B. Adrénani, G. Delbos,
L. de Nadai, G. Mauget, J.-F. Meunier,
A. Pierre, G. Pilarczyk,
J.-M. Rieu, J.-P. Tourte,
B. Verret, J.-C. Virfeu, J. Volland.
A l'étranger : Das Motorrad (D),
C. Carter et G. Spencer-
Davidon (G.B.), M. Walter (B),
M.P. Ruetsch (CH), Ph. Dacier (CDN),
Solo Moto (E), F. Bourret et Pat Behar (USA),
H. Van Loosenord (NL), R. Patrignani,
M. Verrini, T. Gentiluocci et C. Canzano (I),
P. Bellami et C. Sugi (J), P. Hussak (CS), G. Hochet (Brésil).

CONCEPTION GRAPHIQUE
Direction : Claude Porchet.
Adjoints : Nadine Gros, Jean-Pierre Sneuw.

PUBLICITE
Au journal.
Directeur de la publicité : Henri Guével.
Chefs de publicité : K.E. Dussine et Ch. Huguët.
Adjoint pour le Sud : F. Josa
Conception publicité : Enrico Carosi.
Adjoint : Marc Blanchard.

ADMINISTRATION
Moto Revue est une publication des Editions Larivière S.A. Capital : 2 500 000 francs. R.C. Seine 57 B 7.188, 15-17, quai de l'Oise, 75019 Paris. Tél. : 200.22.07. Télex : Motorvu 211 678 F. C.C.P. : 115915 Paris.
Président : Patrick Casasnovas. Directeur général : Serge Pozzoli. Directeur : Georges-Alain Mahé. Secrétaire général : Grégoire Perrin. Directeur de la publicité : Henri Guével. Directeur des ventes : Jacques Houlmann. Abonnement : Monique Deregard. Petites annonces : Véronique. N° de commission paritaire 61630. Dépôt légal : 1^{er} trimestre 1983. Ce numéro 20 F. Abonnements : France 375 F (48 numéros). Etranger 520 F (48 numéros). Belgique 3 040 FB (48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal, 93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et documents non insérés ne sont pas rendus.

Couverture

L'invraisemblable Flying'V dans ses œuvres. Renversant ! (photo Pat Boulland).

Randonnée en Ténéré 8

Première sortie en exclusivité mondiale de la version définitive de la Yamaha XT 600 Ténéré. A travers la Bretagne, par monts et par vaux, nous l'avons essayée pour vous (par J.-L. Bernardelli, photos P. Massias).

Comparatif 500 cross 16

Un match au sommet entre les quatre japonaises version 83 : Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki. Pour essayer ces véritables F1 du tout-terrain, MM. Malherbe, Carlqvist, Jobé, Sterckx et Mingels, rien que pour vous ! (par X. Audouard, photos P. Boulland et F. Beau).

Comparatif 250 cross 32

Elles sont quatre, européennes, hyper compétitives et bien décidées à ne pas se laisser marcher sur les pieds par les japonaises. Gregnanin, Lemeunier, Hoestlandt et Gorni étaient à leurs guidons (par X. Audouard, photos P. Boulland).

Calendrier vert 48

Où, quand, comment ? Toutes les épreuves françaises 83 en cross, trial et enduro. Le guide complet de l'actualité sportive à venir (par R. Lecerf, dessins J. Vivant).

Galerie photos 58

Des images, des images, encore des images ! Un coup d'œil coloré (et pas triste !) sur la saison écoulée (photos Pat Boulland).

Comparatif 250 enduro 82

Cinq européennes, KTM, Husqvarna, SWM, Maico, Kramer, et une japonaise, Yamaha ; pour faire un tour d'horizon complet de la catégorie la plus florissante (par X. Audouard, photos P. Boulland).

Comparatif trial 96

Ou les motos françaises à l'honneur : JCM, Coll, Fournalès face à la grosse nouveauté italienne : la SWM Jumbo (par J.-L. Bernardelli, photos P. Boulland).

Endurance T.T. 114

Une enquête sur cette discipline en plein essor où les privés ont encore leur place face aux officiels (par R. Lecerf, photos P. Boulland).

La moto au féminin 120

S'il est une discipline dans la moto où les femmes s'illustrent, c'est bien le tout-terrain. Christine Martin était la mieux placée pour en parler (dessins J. Vivant).

Divers

Courrier (p. 4) ; dernière heure (p. 6) ; petites annonces (p.124 à 126).

EXCLUSIF

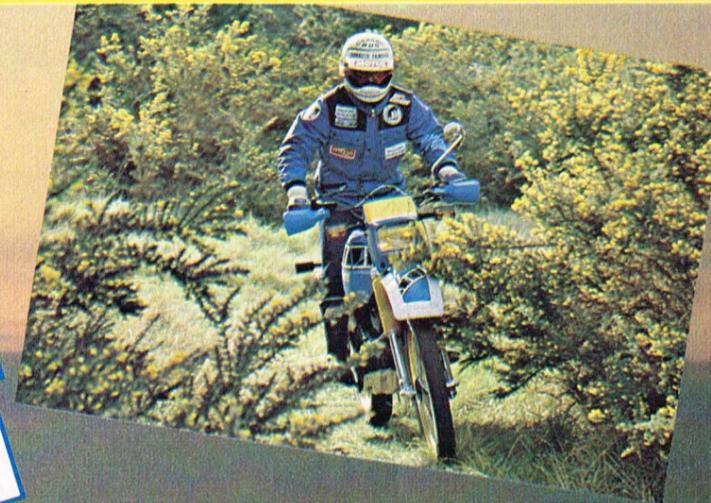
YAMAHA 600 TENERE

DE NANTES A MONTAIGU,

C'EST
DINGUE,

C'EST

DINGUE!





par J.-L. Bernardelli. Photos P. Massias

VENDREDI 15 H 15. DU COTE DE CERGY-PONTOISE...
Une banlieue lointaine où les blocs de béton jouent avec les arbres en plastique ; un camion bleu circule tous feux éteints. Dedans ? Le seul exemplaire de la Ténéré 600 qui soit actuellement en France...



On nous a dit non en français, en japonais, en anglais, en allemand, en javanais, en louchebem, en breton. 40, 50 fois, Yamaha a dit : « Souv n'zerua sap al erenet ». Ça, en gros, ça veut dire : « Pas de Ténéré avant les autres. Y'a qu'à attendre la présentation officielle ! »

Alors... restait le terrorisme. Nous avons dû soudoyer (très cher... le Moto Revue Spécial Vert, rien qu'à prix coûtant, sans bénéf', aurait dû coûter 72 F !), Bertu Galri, un Roumain qui a participé à l'attentat contre le pape Jean-Claude II et qu'on a retrouvé chez Sonauto.

Il nous a juste dit : « Vendredi 15 h 15. Soyez armés, ils sont méfiants. » La surprise a été totale. On est revenus au canard avec la Ténéré. Le chef, à qui on avait dit de parler verlan pour ne pas être reconnu (mais ça, c'était pendant l'opération, après, c'était ridicule !) nous a dit : « Les kems, vobra ! » ; après je traduis parce que vous n'entendez pas forcément tous le verlan : « On ne fait pas de vieux os ici, ça va sentir le mois. Tirez-vous avec la bécane. »

Comme on avait fait une bêtise, on est tout naturellement partis au pays du pardon. Direction l'Ouest. A nous l'océan, les landes, les crêpes et le chouchen.

Pour maquiller la moto et faire plus couleur locale, on l'a baptisée la Ténéré. La Bretagne nous accueille. Vive elle !

Encore la violence

Toujours dans la hantise d'être reconnus, aucun d'entre nous ne voulait être pris en photo sur la moto car, immanquablement, les terribles sbires de Sonauto nous eussent un jour retrouvés ! Alors, on a téléphoné chez Mérel. On l'a lâchement invité à boire un coup. On l'a chloroformé. Et il s'est retrouvé, assis sur la moto, en plein désert de Lann Bihoué. « Oh ! dit-il à son réveil, la Ténéré ! Je connais bien. » Clac ! « Qu'est-ce que ce clac ? » « C'est rien, c'est le magnéto pour enregistrer les petits zoizeaux, c'est chouette les zoizeaux. Continue, tu disais que tu connaissais bien... » « Ouais, je suis parti au Japon pour participer à la mise au point de la moto, alors, tu parles si je connais ! ». On a tout eu ! Tout ! Et en plus, on l'écrit ! Ce qui fait que du coup, au lieu d'avoir seulement « Sonauto's detectives and Co » sur le dos, y'a aussi Mérel qui nous cherche pour nous mettre dans les prisons de Nantes.

Bon ! On a eu la moto, on a eu Mérel. Cette moto, faudrait quand même la faire rouler !

On était en Bretagne, à Nantes. Ben oui, bien sûr ! La chanson... De Nantes à Montaigu ! Voilà une belle randonnée ! D'accord, Montaigu, ce n'est pas vraiment loin de Nantes. Mais Sabine, le Paris-Dakar, il ne le fait pas non plus en ligne droite ! C'est décidé. On ira donc de Nantes à Montaigu. Via détour, gros détour !

Si le Ténéré est le plus beau désert du monde, les monts d'Arrée et la montagne Noire sont parmi les plus beaux coins de France. Voilà ce qu'on s'offre, ce qu'on vous offre.

L'itinéraire ? En gros, Nantes-Quimper, traversée du Finistère plein nord, un petit coup d'est vers Morlaix, retour plein sud. En rentrant sur Nantes... On n'oubliera pas Montaigu !

Naoned-Kemper

Figurez-vous que Nantes, capitale historique de la Bretagne, n'est plus... en Bretagne ! Eh oui ! En tout cas, elle a été rattachée à la région Pays-de-Loire. Punition bien médiocre eu égard à son passé grandiose ! Dans un tour de chant, Gilles Servat a dit un jour qu'un mot en breton était un « pet dans la gueule des bureaucrates »... Je n'aime pas les bureaucrates et j'aime bien les Bretons. Naoned-Kemper, ça se lit Nantes-Quimper... Ca, on va le faire par la route. 230 km. C'est long. Mais ça permet de roder un peu ce superbe engin (et la XT 550 qui lui sert de moto suiveuse...). Et surtout, sur un engin aussi puissant, ça permet de tester à fond pas mal de choses.

Le confort, entre autres. C'est connu que sur un trail on est super bien. Mais s'il y a une erreur, au bout de 200 bornes faites par un froid arctique, ça ne pardonne pas ! Eh ben !... on a eu froid, c'est tout. Pas de crampes aux fesses dues à une selle

imbécile, pas de crampes aux mains dues à un guidon de travers, pas d'estomac liquéfié par les vibrations. Rien. On y est bien !

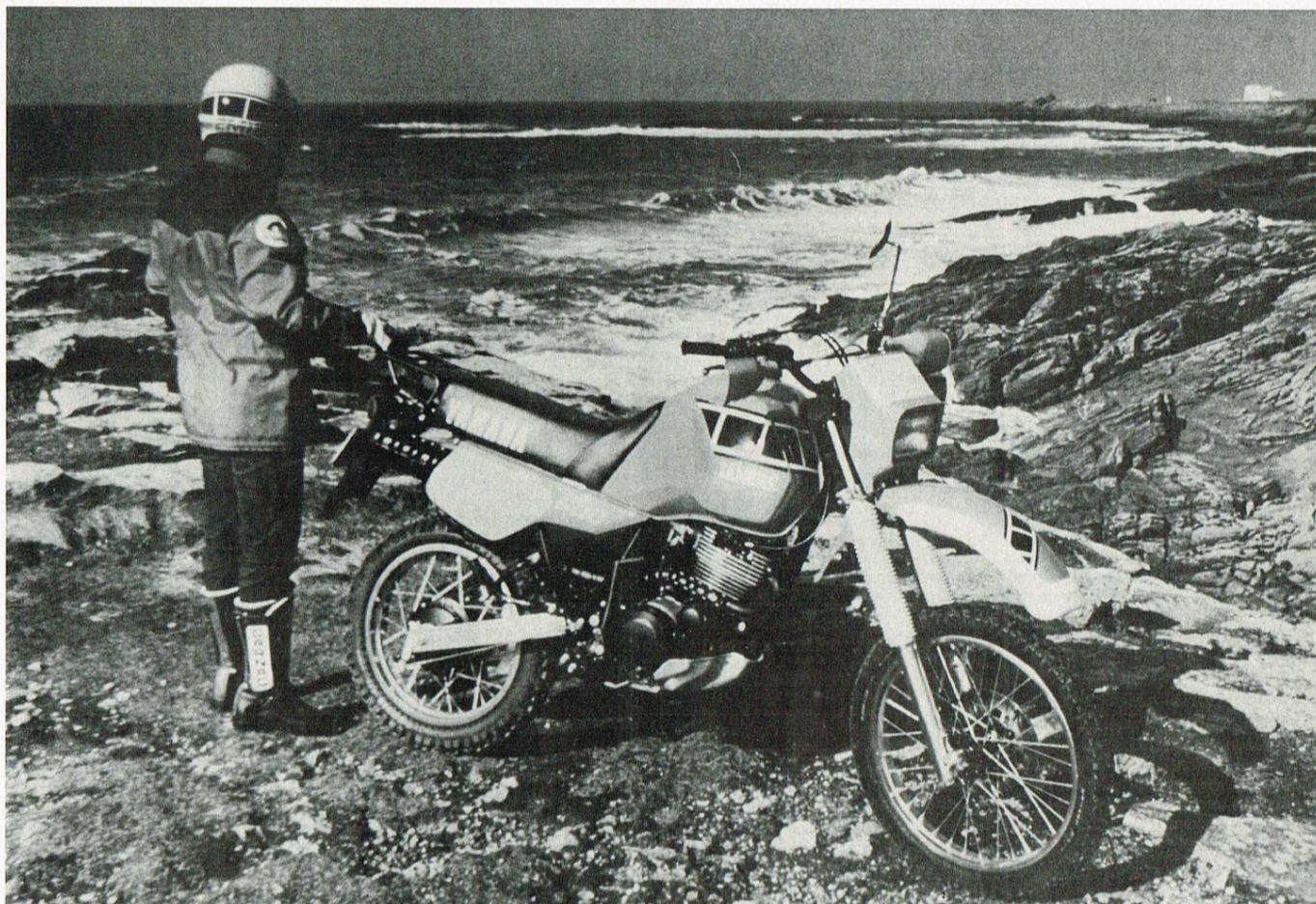
Autre point d'intérêt, la puissance et les freins. La route Nantes-Quimper est rapide, souvent à quatre voies. Il y a même de l'autoroute. Gaz ! Ben, mon vieux ! 160 km/h ! Et sans problème ! Et je ne vous parle pas (enfin, un tout petit peu !) du coup de frime, parce qu'on nous a regardés ! C'est vrai que l'engin, haut, bleu éclatant, allant super vite, il se remarque !

Le freinage ? Disque à l'avant, tambour à l'arrière... hyper puissant et progressif. Un plaisir. Faudra quand même faire un peu gaffe au freinage brutal sur route sèche. Les suspensions arrière « monoshock » c'est génial mais... ça pousse, à la détente !

Dernier point « grand routier », le passager : les repose-pied sont fixés à une boucle du cadre et non sur le bras oscillant. Peut-être un peu haut mais quel confort !

Bon ! Quimper. Un petit coup de « lambic » pour





se réchauffer et on attaque. Façon trail. C'est-à-dire petites routes, toutes petites routes et chemins.

Vous voulez nous suivre ? Foncez à l'I.G.N. Cartes 25 000 ou 50 000... C'est génial, il y a tout dessus ! Mais, je vous préviens. Vous allez vous paumer au moins autant que nous !

Trail...

On sort de Quimper par la D 15 qui mène à Coray. 3 bornes et on prend sur Sullistin. A droite, chemin jusqu'à Menez-Kevenay et on continue tout droit (1,5 km au total).

On rejoint Odet en faisant le tour par Stang-Odet. Superbe coin, très chouette, très breton. On ne fait pas les cons, alors les gens nous saluent, nous renseignent.

On traverse l'Odet et on monte plein nord sur Monloar. On prend à gauche à petits coups de la D 785 (la route de Briec), sur 1 km. A Waterloo (!), on part à droite, vers Garvaboder, 1 km, et à gauche sur Cuergaridou. Et là, grand chemin jusqu'à Lespritem.

Ce qui permet de voir un peu le comportement pistard de la Ténére. A l'arrière, le « monocross » va bien. Un peu souple, peut-être, mais nous ne faisons pas de chemins très durs, alors on reste paresseux et on ne cherche pas à le régler. C'est très satisfaisant comme cela ! Quant à la fourche, un plaisir. Pour les farceurs, suffit de remettre un peu d'air. Et on peut vraiment, en toute confiance, emmancher très vite. Le débattement arrière paraît prêt à avaler n'importe quoi !

On rejoint Barre et Briec jusqu'à Stang-Kerboulay, et ensuite pour aller sur Stang-Viham et Ty-Daoudal, sur la D 785, on se prend un grand pied de chemins campagnards et de petites routes, du genre l'herbe qui pousse sous le bitume !

Un petit km de D 785 et on part à droite sur les Trois-Fontaines, Baradozic, Menez-Crenn. Petits chemins tortueux jusqu'à Ker Rexe, 500 km à droite vers Gouezec, et à gauche du chemin, sur Gomeal, Lesmez et Pont-Coblant. On traverse l'Aulne. Ce coin est isolé, perdu mais beau à crever.

Si vous avez la chance d'y aller danser une nuit de Fest-Noz, n'hésitez pas ! 750 m de D 785 et c'est parti pour 3 bornes de chemin jusqu'à Pleyben ! Pour les gourmands, c'est le pays des galettes. Pour les mystiques amateurs d'art il y a un calvaire sublime.

Pour les fanatiques de « désertitude », c'est la porte des monts d'Arrée. On rejoint nord jusqu'à Croaz Nu. A droite, 500 m de D 48, et à gauche du chemin, grand détour par Keryann et retour sur la route de Loperec. On s'est amusés tout le long de cette route, à trouver des boucles de chemins, sur la droite, mais la direction générale reste Loperec.

Et ça continue. Grun-Born, Breuil-Braz (en fait on peut mourir sans le savoir mais braz, en breton, c'est grand, bihan ou vihan, c'est petit...). On traverse la forêt du Cranou, puis Kerann-Guru, Kergaer, Goulaouren, Kerkhéré, St-Eloy. Une grande boucle TT à gauche avant de revenir sur la route du Tréhou.

A partir de là, la direction générale s'infléchit nord-ouest. Quilevenes, Botrevy, Tréflévenez, Belle-

vue, Croaz-ar-Born (croaz, c'est la croix). On rejoint Le Keff à droite et on prend une route magnifique jusqu'à La Roche-Maurice. C'est à côté de Landernau, dans la vallée très encaissée de l'Elorn.

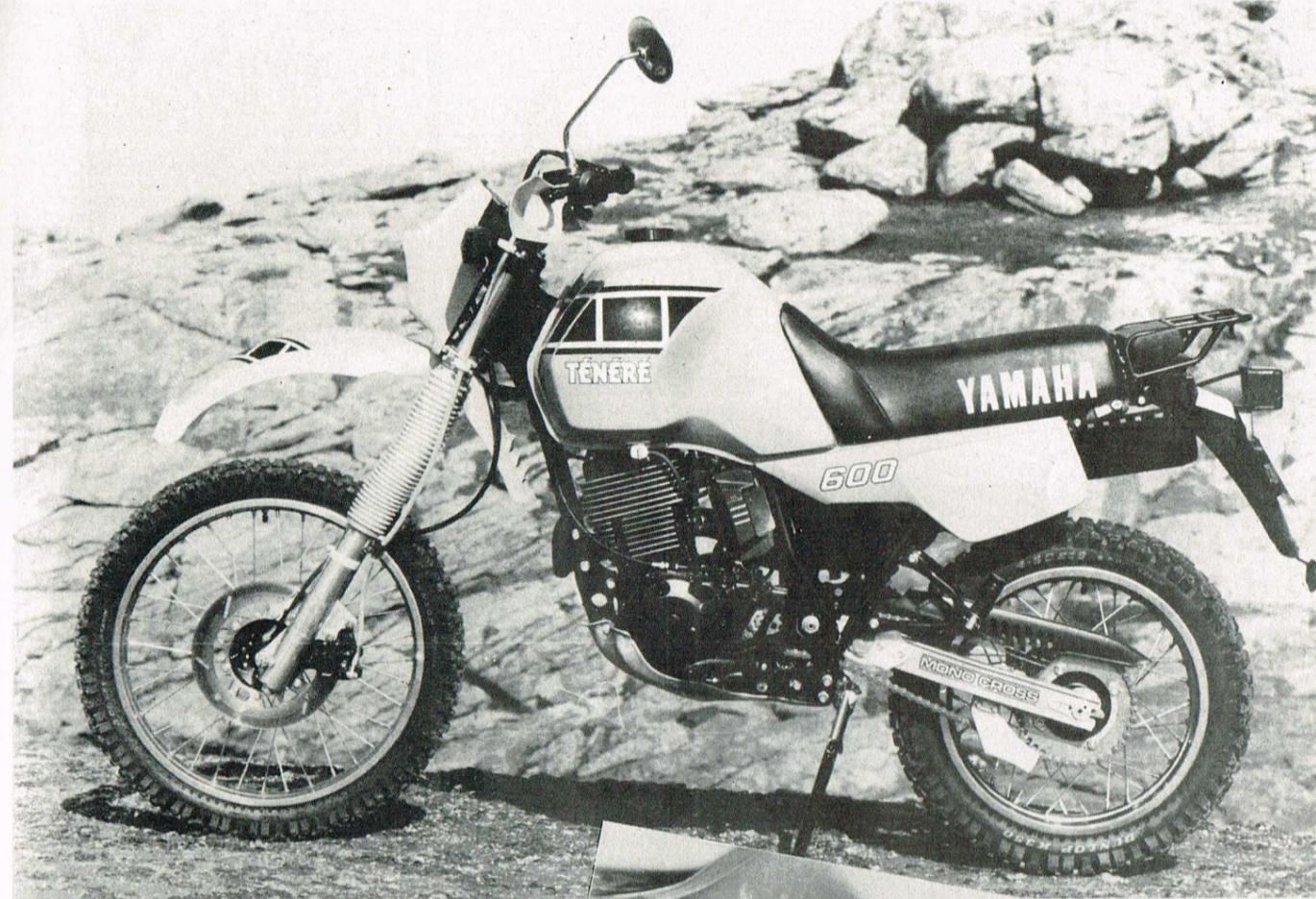
Là, grand pied. Du chemin à perte de vue. Et ça sinue que c'en est un plaisir. Et on se paume que c'en est un enfer ! Mais qu'importe. Le plaisir ! On passe la banlieue de St-Méen par l'ouest. Mine de rien, on vient de se taper 10 à 15 bornes de chemin. On laisse Lesneven à l'ouest, on passe à Kervella (le grand homme de l'enduro breton a vraiment essayé partout !) et on fonce vers Plouescat et la mer.

Sable

Le Ténére est un immense désert de sable, de Dianet à Agadès : beauté nue, beauté violente, beauté totale. Pour les gens qui aiment rêver, Yamaha a vraiment trouvé le nom qui fait partir ! Ses qualités de trail « grands chemins » sont réelles. Sa maniabilité est étonnante.

Le couple d'un gros mono 4 T est fabuleux par définition. On imagine ce que cela peut être sur une 600 ! Non, on n'imagine pas ! Pendant deux heures dans le sable on va jouer avec, on va jouer à être épatés. Infernal ! Beaucoup plus souple que la 550 ! Alors on est partis. Là, dans le grand sud. Dans notre tête.

Rigolant ouvertement des difficultés du terrain, rigolant à foncer comme des malades quel que soit l'état du sable, dur ou mou. Rigolant à faire tomber le régime du moteur jusqu'à l'extrême limite



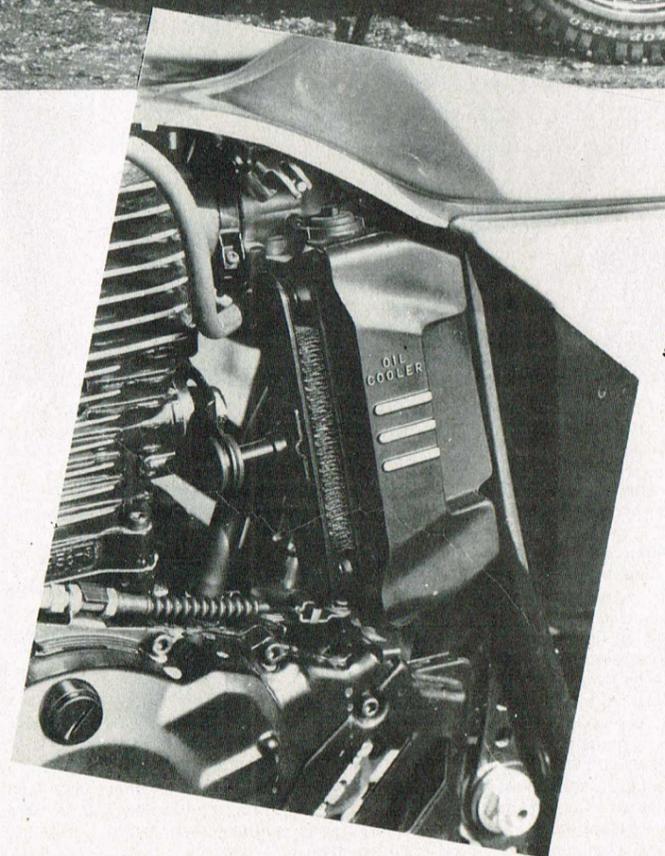
pour ne jamais ou presque changer de vitesse, juste jouer avec la poignée des gaz et recevoir avec délices la facilité du couple ou le coup de pied au cul de la puissance ! Avec tout ça, il fait nuit ! Dodo à St-Pol-de-Léon. La capitale mondiale de l'artichaut, le plus beau kreis ker (clocher) du Léon et... un superbe endroit. Au réveil, c'est marée basse. Les rochers se découvrent. La marée basse, ça permet de voir des tas de choses théoriquement interdites. Il y a... un certain érotisme dans la mer qui se retire. Si, si pensez-y !

Retour

Bon ! ce n'est pas le tout. On est partis pour deux jours et on est à dache de Nantes, avec nos fouues envies de nous marrer. A Paris, y'a le chef qui attend, et les chefs ne sont pas romantiques, y disent que même Beethoven avait des délais à respecter...

Alors, fini les petits chemins (enfin, on s'en fera quand même un peu... On ne se refait pas !). Ce sera vraiment une « journée défoncée » : Morlaix (la devise de la ville : « S'ils te mordent, mords-les ! » J'aime ça...).

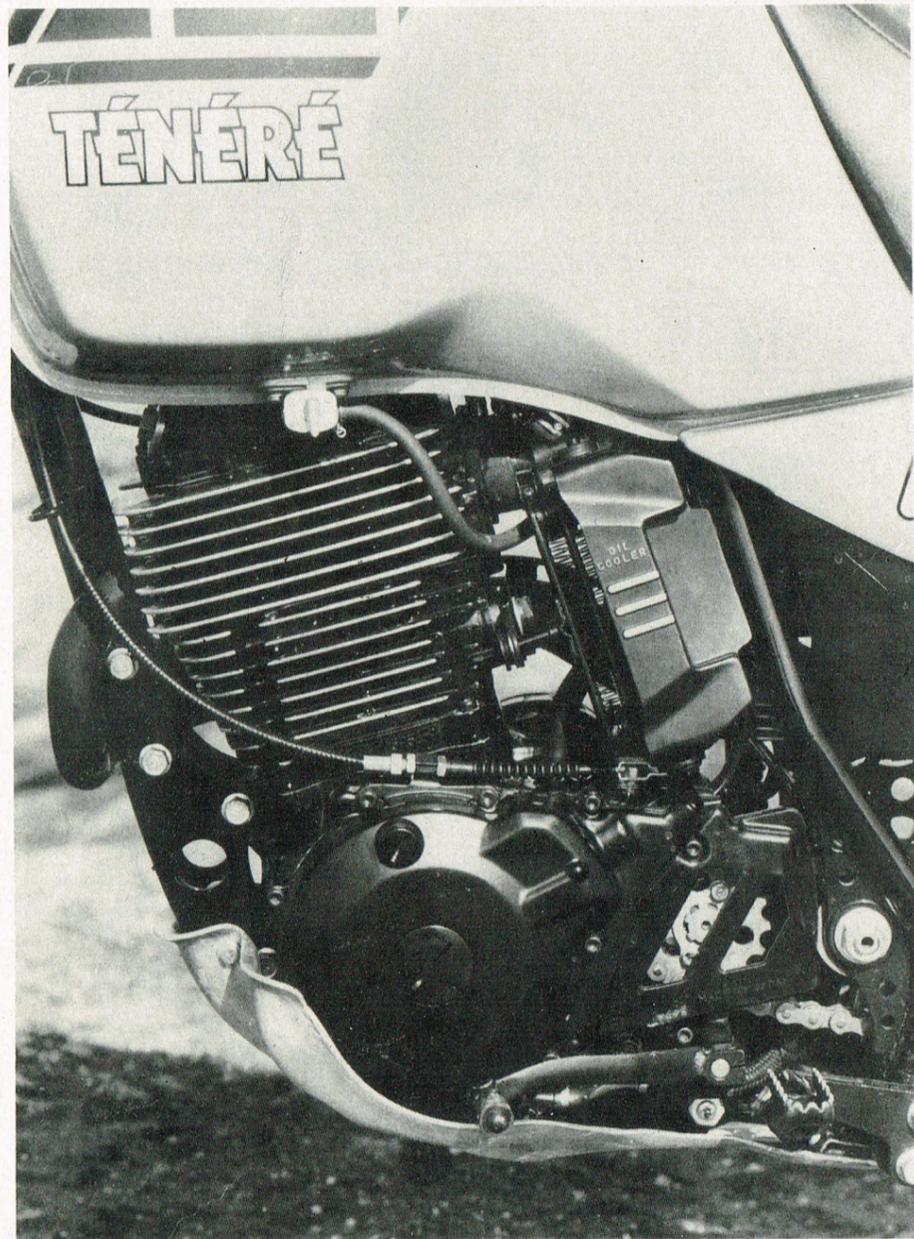
Puis la route vers les monts d'Arrée. La plus belle est celle qui passe à Plouneour-Menez, Pleyber-Christ, et monte à Roc-Trédudon. Il y a là un célèbre émetteur de TV qui est un super point de repère. Allez partout à La Feuillée, à Brasparts, à Saint-Michel. A perte de vue, rien que du grandiose, du sublime, de la lande sauvage comme il n'y en a plus ! On passe Brénilis et Huelgoat. Une forêt qui fait comprendre que les Celtes y aient



Une ligne superbe, très course, mais aussi tout à fait adaptée à la randonnée au long cours. Ci-contre, un détail du radiateur d'huile et de son montage très souple.

Les cartes

Achetez les 50 000 n° 516, 517, 518, 519 et 616, 617, 618, 619. Ça vous permet de vous rendre partout sur les chemins, sans angoisse. Prévoyez aussi une générale de la Bretagne pour savoir où vous en êtes si vous avez des délais. Avec l'IGN et la Ténéré, on perd vite la notion du temps !



Vraiment identique à celui du Dakar, le moteur est largement refroidi et par les ailettes et par la circulation d'huile ; elle est même réfrigérée par le radiateur originalement disposé sur le côté derrière le cylindre.

vécu heureux. Astérix a dû connaître la forêt de Huelgoat ! On redescend des monts d'Arrée par Carhaix et on tire sur Gourin. C'est la région de la montagne Noire. Plus habitée que les Monts d'Arrée, un autre type de beauté, encore plus impressionnante, avec ses maisons perdues, nichées entre les arbres. On est ici en pleine Bretagne profonde, l'Argoat, le pays de l'intérieur. On passe à Guéméné faire provision d'andouilles (à elle seule l'andouille de Guéméné vaut le voyage !) et on oublie le crochet autour du lac de Guerledan parce qu'on est un peu charrette (présés en jargon journalistique...) ; Locminé, St-Jean-Brévelay et on entre sur la lande de Lanvaux. Et hop ! encore un grand pied visuel ! Décidément ce pays ne vous lâche pas comme ça ! Elvem, Ques-tembert, et La Roche-Bernard. L'immense vallée de la Vilaine est traversée au soleil couchant.

Bilan ? Sur toutes ces petites routes, la Ténéré s'est révélée digne fille de ses mères et grands-mères XT 500 et 550.

Super tenue de route, envie d'attaquer... Souplesse effarante qui dispense de jouer les apprentis enduranceurs en changeant de vitesse sans arrêt.

Tiens ! je ne me souviens plus où est le sélecteur ! (Le chef va encore dire que j'exagère... A la réflexion, peut-être un tout petit peu. Cela dit, dans la vie, il y a comme cela des trucs qui vous rendent la vie facile en se faisant oublier : le sélecteur, le perceur, le banquier ou le lundi... Je hais le lundi !).

On rentre dare-dare à Nantes. Demain, avant de rentrer, on ira faire un tour à Montaigu. On se fera engueuler parce qu'on est en retard. Tant pis. C'était trop bien !

La Ténéré

Pourquoi encore plus beau, encore plus haut, encore plus puissant ?

Parce que si l'on sait que le trail est un énorme marché, on sait aussi qu'il est plutôt utilisé de façon routière ou citadine ! Alors, c'est bien joli d'avoir le plus beau trail du monde, mais est-il vraiment aussi pratique que les trails plus petits, mais prestigieux ?

Super bécane de raid, super trail routier : OK. Mais les coureurs du désert et les fanatiques de route ne sont pas légion ! D'abord, il faut signaler que le démarrage (a priori impressionnant, car la moto est haute et c'est un énorme mono de 600) est relativement facile. En pompes de ville, sans effort particulier, on la fait péter au premier coup. Même pour les petits gabarits. Cela dit, quand on s'assoit, il y a une bonne précompression qui fait gagner les quelques centimètres qui font la vie agréable !

Sur le problème de fond, la Ténéré est la nouvelle XT. Commercialement d'abord. La XT a eu un fantastique succès, avec ses arguments à elle : en fait, ce n'était pas une moto idéale, mais sa classe et son prestige ont fait son succès. Il y a un public « mordu » à l'XT.

La Ténéré continue. Dans le genre classe, elle est totale. Belle partout, imposante partout, elle vous prend très fort par les sentiments. La femme fatale quoi... Dans le genre performances, elle est totale.

Et Yamaha s'est aperçu qu'il y avait une grosse demande de motos imposantes à gros réservoir : XT 500, XT 550, XT 600, la course à la cylindrée est tout à fait logique, prévisible dans l'histoire d'une moto.

Ce qui est sûr, c'est qu'il y aura pour cette moto des acquéreurs « frime ». Et alors ? On aime la moto parce que c'est beau, non ? Pourquoi se culpabiliser devant un truc qu'on regarde ? La fierté, ça s'assume. D'ailleurs, routière ou trail, qui peut se targuer d'utiliser sa moto à fond de ses possibilités ? Quand on achète une Ferrari, on ne va pas toujours rigoler au Paul-Ricard ! Eh bien ! oui ! Cette Ferrari du trail est aussi faite pour les yeux. Voilà !

• Fiche technique de la XT

Techniquement, la Ténéré est tout à fait dans la lignée de la XJ 550.

Le moteur a été réalisé : 95 d'alésage, 84 de course, ce qui donne 598 cm³. C'est donc un mono à simple arbre à cames en tête. Il y a 4 soupapes et le système Ydis, déjà utilisé sur la 550. Double admission, double carburateur (avec système anti-détonateur), l'un commande les gaz jusqu'à mi-ouverture, l'autre de demi à pleine ouverture. Encore amélioré : plus de temps de réponse à l'accélération. L'allumage est électronique CDI. La boîte est à 5 vitesses. La lubrification est « à sec », avec un réservoir d'huile séparé et radiateur d'huile (Paris-Dakar replica). Au point de vue partie-cycle, la Ténéré est 3 cm plus longue que la XT et 3 cm plus haute à la selle. La garde au sol gagne 1,5 cm. A l'empattement, la Ténéré fait 1 430 mm contre 1 405 à la 550. On verra la stabilité, c'est sûr !

Les grosses nouveautés concernent le réservoir, et la suspension. Le réservoir est beaucoup plus gros mais ne gêne pas trop la conduite (on a pensé à la conduite citadine !) et contient 30 l d'essence (500 km d'autonomie). La fourche à air est à pression réglable (déjà connu). Les tubes sont de diamètre 41 mm et donnent 260 mm de débattement. A l'arrière, on a adopté la suspension monoshock « monocross ». Grande nouveauté : c'est celle dont sont équipés les cross usine cette année. C'est vous dire si on va vite, chez Yamaha ! Le débattement est de 260 mm. Les repose-pied passager sont maintenant sur le cadre.

Autre nouveauté, le frein à disque. Il existe sur les KTM 4T trail. Sur les trails japonais, c'est une première (ça viendra aussi chez Honda, sur la XLV, la XLR 600 et sur la moto de G.P. de Malherbe !). C'est indispensable sur une machine aussi puissante (42 ch) et qui commence à n'être plus tout à fait ultra légère (135 kg). La commercialisation est prévue pour avril. Le prix : 19 000 F environ. Vite ! on est pressé !

