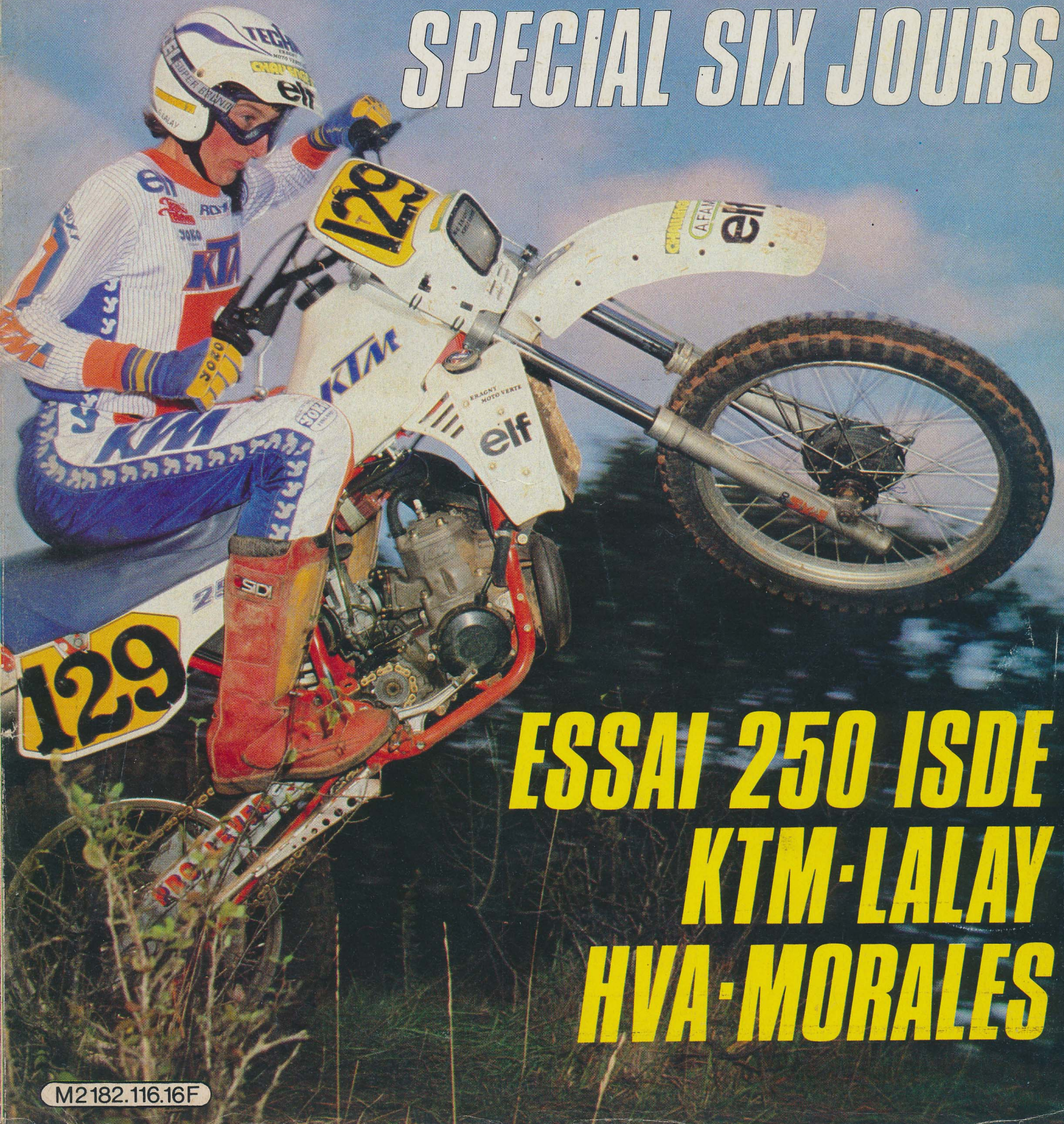


N°116 Décembre 83

16F 130fb.7fs.\$2,25(Canada)

moto

SPECIAL SIX JOURS



**ESSAI 250 ISDE
KTM-LALAY
HVA-MORALES**

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION :

Patrick Casasnovas

REDACTEUR EN CHEF :

Gilles Mallet

REDACTION :

Eric Breton, Didier Coste,
Xavier Audouard, Philippe Horville,
Patrick Massias, Reynald Lecerf,
Alain Kuligowski, Georges Gori,
Philippe Bora, Eric Alesund, Le Viking.

U.S.A. : François Bourret.

Italie : Michèle Verrini.

Angleterre : Peter Howdle

DIRECTEUR ARTISTIQUE :

Claude Porchet

CONCEPTION GRAPHIQUE :

Hélène Bernard

DIRECTEUR DE LA PUBLICITE :

E. A. Bahman

CHEF DE PUBLICITE

Stéphane Khong

ASSISTANTE :

Yasmina Challal

CONCEPTION PUBLICITE :

Enrico Carosi, Marc Blanchard

PROMOTION :

Jean-Louis Dronne

SECRETARIAT :

Patricia

Les manuscrits et documents non insérés
ne sont pas rendus.

Imprimé par la S.N.I.L. PARIS

2, rue Chapal, Aulnay-sous-Bois, Z.I.

MOTO VERTE

est une publication des

Editions Larivière.

S.A. au capital de 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 21 11678 F

C.C.P. : 115915 Paris

PRESIDENT :

Patrick Casasnovas

DIRECTEUR GENERAL :

Serge Pozzoli

DIRECTEUR :

Georges-Alain Mahé

DIRECTEUR DES VENTES :

Robert Schomann

ABONNEMENTS :

Monique Deregard

PETITES ANNONCES :

Véronique

Abonnement 1 an ou 12 numéros : 160 F
(étranger 225 F)

Commission paritaire : n°55.453

Dépôt légal : 4^e trimestre 1983

Couverture

Gilles Lalay, l'homme des 6 Jours. Photo P. Massias

Essai

Sur les 250 des ISDE : KTM et HVA avec le concours de leurs pilotes,
par Eric Breton. Photos P. Massias

82

Nouveautés

Yamaha 250 TY, par Didier Coste

68

Les nouvelles Honda et Yamaha cross, par Eric Breton. Photos P. Boulland

58

Salon

Accessoires : les nouvelles collections, par Patrick Massias

35

Technique

Préparation des Yamaha IT : les conseils de Bruno Faure recueillis par Alain Lecorre.
Photos T. Lavau

92

Sport

Championnat de France d'endurance TT, par Reynald Lecerf

10

La Ronde des Sables, par Patrick Massias

16

Le deuxième Rallye des Pharaons, par Didier Coste

74

ISDE 83 : Six jours au Pays de Galles, par Gilles Mallet

18

Cross français : le Super-championnat, par Xavier Audouard

95

Championnat de France d'endurance T.T., par Reynald Lecerf

10

L'écho des Tétines

5

Courrier des lecteurs

64

Actualités - Nouvelles du monde

42

Et trois posters !



Cross
Français :
Jacky
Vimond
Super-
champion !

PRISE DE CONTACT YAMAHA 250 TY

par Didier Coste

QUITTE OU DOUBLE ?

Mystères d'une politique commerciale, la 250 TY, héritière de la célèbre 125 TY, semble disposer des atouts nécessaires à réitérer le succès de son ancêtre, sans avoir pour autant les moyens de les exprimer. Autocensure ou démagogie ?



Dix ans déjà. Dix ans que sortait celle qui a permis à tant d'amateurs de découvrir le trial, la 125 TY. Dépassée et indémodable, elle rejoint dans l'esprit de chacun la Jeep pour les verts à quatre roues ou la 2 CV pour les voyageurs au long cours. Quelque chose d'irremplaçable. Une valeur sûre que tout trialiste se doit d'avoir pilotée avant de l'avoir cédée à madame ou au fiston. Une façon comme une autre de ne pas la voir partir. Ou tout simplement la raison pour laquelle on a toujours autant de mal à en trouver d'occasions. Dix ans que la 125 TY a vu le jour et pourtant Sonauto a encore vendu 1 500 TY cette année ! Le prix, c'est sûr, est alléchant et tranche manifestement avec les produits si-

milaires en provenance d'Espagne, de France ou d'Italie. Mais pourquoi diable avoir attendu dix ans pour sortir une 250 qui, si elle se pose en héritière, ne peut en aucun cas revendiquer le rôle de remplaçante ? A cela deux raisons dissuasives. Un prix élevé : 22 500 F et la non-homologation de la nouveauté. J'avoue ne pas tout comprendre. D'un côté, Yamaha se penche sérieusement sur un domaine qui n'est pas le sien, le trial de haut niveau, en concevant une machine réservée à la compétition. De l'autre, elle ne se donne pas les moyens de la promouvoir en choisissant un des meilleurs pilotes du monde pour disputer le championnat. Alors ?

Ne serait-ce qu'un exercice de style ? Je ne le pense pas !

Le premier titre mondial de Honda n'a pas été sans agacer les Japonais d'en face qui, avec leurs arguments et leur savoir-faire, se sont empressés de concocter un nouveau produit. Bien fait, bien fini, propre sur lui et puis pfttt ! plus rien.

— « Non, on ne veut pas l'homologuer pour ne pas gêner les constructeurs européens dont c'est la chasse gardée ».

Sympas, les Japonais tout de même.

— « 22 500 F ? Même refrain, à ce prix la 250 TY détient le pompon et le titre peu enviable de moto de trial la plus chère du moment ».

— « Nous n'en rentrerons que 200... »

Ben voyons, toujours certainement pour ne pas gêner les Espagnols ou les Italiens. Mais peut-être que les 1500 TY, ça les gêne pas du tout, les constructeurs européens de trial. Moi, je n'ai toujours pas compris où les gens de Yamaha veulent en venir, mais ce que je crois savoir, c'est que ces 250 TY, chères et non-homologuées, vont se vendre comme des petits pains.

Allez comprendre pourquoi !

L'intuition ne s'explique pas toujours.

Belle

Belle, on s'en doutait au vu des différentes photos de prototypes glanées çà et là depuis quelques mois. De visu, elle l'est encore davantage. Sobre dans ses lignes, équilibrée dans ses proportions, elle impressionne d'emblée favorablement. Une finition à laquelle on n'est pas systématiquement habitué en trial évite d'assimiler la nouvelle Yam à un quelconque modèle de présérie. Même si celle que nous avons brièvement chevauchée est un modèle envoyé spécialement pour la presse. Elle est en tout point identique à la série qui doit arriver fin novembre.

Chez Yam, disais-je, on s'est donné les moyens de faire fort. Ecoutez-moi ça, je vais vous confier quelques caractéristiques intéressantes sur cette machine, où l'aspect classique de la conception y est peaufiné, et les innovations techniques nombreuses. Commençons, si vous le voulez bien, la visite guidée.

La partie-cycle, si elle n'est pas révolutionnaire, est néanmoins moderne. Le cadre, rouge, un simple-berceau interrompu, est rigidifié par un sabot en alu de 5 mm on ne peut plus enveloppant. Important ça, pour la longévité des carters moteur. A l'avant, une fourche hydraulique à air de Ø 36, au-dessus de tout soupçon et rigidifiée par un arceau genre Fantic 240, à l'arrière une suspension Monocross progressive avec un amortisseur hydraulique très incliné.



Andrews soigne son look et c'est sapé Moto Verte avec sa casquette fétiche du Scottish 1970 que le maître a effectué quelques figures sur la nouvelle TY. Légère, étroite, maniable et stable sont des qualificatifs qui semblent lui convenir.

à jante. En clair, un « rayon en Z » vaut deux rayons classiques. Il en résulte, paraît-il, une rigidité accrue. On se demande comment il est possible que l'on n'y ait pas pensé plus tôt. Bien, ça, c'était pour les rayons, mais figurez-vous que, au centre de la roue, se trouve un moyeu, et quel moyeu ! En alliage, mes frères. Le poids, toujours le poids. Et ce n'est pas tout car ce moyeu a l'immense avantage, en trial surtout, de renfermer la commande de frein. Etanchéité du tambour, invulnérabilité de la biellette.

Léchée dans le détail, cette TY. Bon, malgré l'imminence des fêtes, on ne va pas réveiller sur les roues. Passons au moteur et à ses satellites. Tiens, tiens, la silhouette de ce 2-temps ne nous est pas inconnue. Effectivement, il s'agit du bouilleur de la 250 IT, aménagé trial. Culasse radiale, admission par clapets et carbu Teikei de Ø 26, allumage électronique, 246 cm³, 6 vitesses et... grosse TVA !

Sur le côté droit de cette sculpture contemporaine drapée de noir, on trouve un appendice « kickal » dont le matériau et la forme évoquent sans contester les modèles cross de la marque ou plus simplement la T.T. 600.

Sur la gauche, dans la partie basse, un sélecteur repliable cohabite étroitement avec diverses roulettes téflonisées dont la tâche est de prendre bien soin de la chaîne. Le pignon de sortie de boîte flirtant allègrement avec l'axe de bras oscillant, ce qui est, paraît-il, l'idéal dans la secte des machines zonardes.

Toujours sur la gauche, mais à hauteur de la culasse, file l'échappement. Après être sorti côté droit, ce dernier s'est rapidement ressaisi pour gagner babord. Au cours de ses méandres, il change même de couleur et abandonne le noir à mi-parcours pour l'aluminium, plus noble... et plus léger. Pour saper la belle, un tailleur en polypropylène très chic. Garde-boue avant souple-dur (comme l'arrière), capotage de phare façon DTLC et un sublime ensemble réservoir-selle qui mériterait d'être signé Courrèges. Pas un angle, pas une saillie, l'œil glisse à loisir sur cette ligne réussie et ingénieuse. Eh oui, n'allez surtout pas croire que l'esthétique a pris le pas sur la conception, cette selle qui fait office de cache latéral est également le « couvercle » du boîtier de filtre à air. Filtre à air qui réside ainsi dans la partie la plus élevée de la machine. Ah, j'allais oublier. Pour enlever la selle, si vous êtes lent, vous mettez cinq secondes. Si vous êtes rapide, deux suffiront. Léchée, je vous dis !

Moteur

Une prise de contact, c'est super, c'est la découverte. Ça n'a pas la prétention de remplacer un essai, car c'est souvent très court, trop court. Juste quelques heures pour dégrossir un jugement et se faire une idée. Pour nous aider dans cette tâche, deux virtuoses de la discipline. Deux d'hier, Mike Andrews, himself, qui a participé avec Nigel Birkett à la conception de cette machine en relation avec les gens de chez Yam, et Christian Rayer, multiple champion de France et dealer Yam à Viroflay qui a lui-même préparé la moto de l'essai.

Alors, on débute par quoi, le bon, ou le moins bon ?

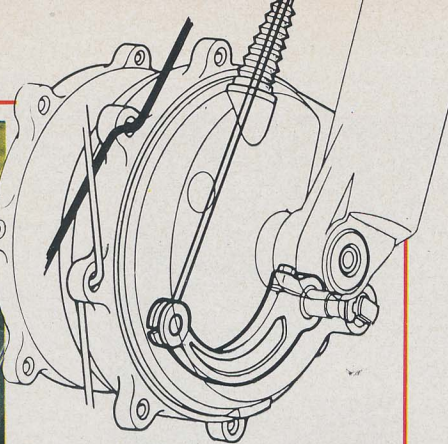
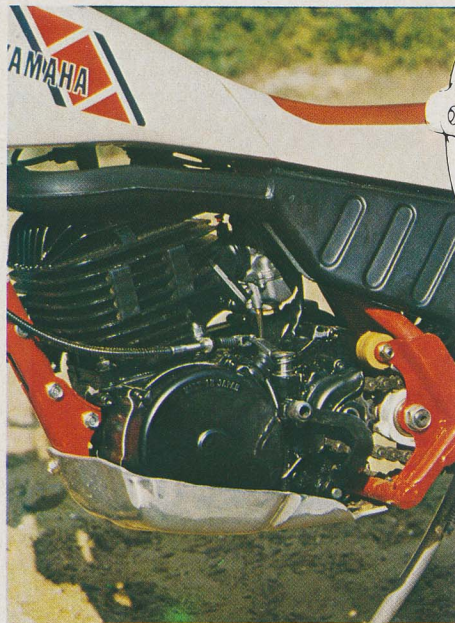
Allez, une fois n'est pas coutume, commençons par dire du mal, c'est le plus dur. La perfection en trial n'existe pas, même chez Yam. Ça « démarre » par le kick. Cette superbe chose au demeurant, m'a fait rajeunir

« Le principe de cette suspension, dit la notice, consiste à relier le bras oscillant au combiné amortisseur gaz-huile par un système de bras et levier qui accroît le bras de levier au fur et à mesure que la suspension s'enfoncé. Ainsi, l'amortissement est parfaitement accordé à la flexibilité sur l'ensemble du débattement. Un des autres avantages de cette construction est l'importante diminution du poids non suspendu, l'abaissement du centre de gravité et le meilleur centrage des masses pour un comportement parfaitement neutre. »

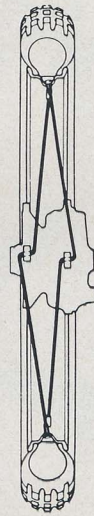
Mettez m'en douze !

Bref, les suspensions bénéficient de valeurs de débattement très honnêtes, 180 mm pour

l'avant, 160 pour l'arrière. C'est largement suffisant. Arrivé à ce stade du strip-tease mécanique, on cite généralement pour mémoire l'existence de deux roues, dont l'intérêt majeur est d'être rondes et à rayons, à défaut de renfermer une quelconque innovation technique. Que nenni, sur la 250 TY. Si j'avais la place, je m'étendrais facilement une page durant sur celles de la nouvelle Yam. Mais d'une part Mallet va encore dire que j'écris trop long, d'autre part, connaissant votre goût prononcé pour les belles images, je suis dans l'obligation de résumer. Gé-ni-ales ! Pour deux raisons, et même trois. Les roues de la 250 TY sont en effet rayonnées d'une façon insolite, avec des rayons en Z, de jante



En haut : la TY côté babord, avec son sélecteur repliable, ses roulettes téflonisées et l'envahissant sabot de protection. En bas : l'accès au filtre une fois la selle retirée. Accessibilité pratique et instantanée. Dessin du haut : éclaté du moyeu avant avec la commande interne du frein simple-came et la conception des rayons en Z. En bas, de face : l'implantation jante à jante de ces rayons.



de quelques années en me rappelant une Espagnole que j'ai beaucoup kickée. Long, haut et incliné vers l'avant, il oblige à une gymnastique peu naturelle de la part d'un être normalement constitué. L'axe de kick est déjà placé très haut, sa manivelle ne fait qu'accentuer cet inconvénient. Un mauvais point. Le réservoir, d'une beauté manifeste, n'a malheureusement rien d'un Jeroboam et trois litres et demi seulement peuvent s'y engouffrer. Une autonomie donc très mesurée et un autre mauvais point.

Le polypropylène a l'immense avantage d'être résistant malgré la souplesse de sa structure. Dans le cas de la selle, cette souplesse peut devenir un inconvénient. En effet, les côtés de la selle servent de caches latéraux, le problème c'est que, si l'on appuie malencontreusement avec le genou sur le côté droit de la selle, on étrangle le manchon du filtre à air. Fâcheux, tout de même. Maintenant si fatigué par l'effort vous posez lourdement votre fessier comme prévu sur la selle, il n'est pas exclu que celui-ci déforme ce qui sert de couvercle de filtre. Mais je suppose (toi-même).

Pour terminer ce tableau (noir), deux caractéristiques qui m'ont surpris.

D'une part, le niveau sonore, tant côté ad-

mission que côté moteur. Je sais, il s'agissait d'une moto d'essais avec tout ce que cela suppose de mauvais traitements, mais tout de même. J'espérais ce moteur plus discret, et plus alerte à haut régime. D'autre part, une trop grande tendance à talonner de l'arrière.

Enfin, une fragilité évidente des commandes au guidon qui dégagent facilement en cas de chute.

Ces quelques défauts existent, même s'ils ne font pas le poids avec la kyrielle de qualités dont peut s'enorgueillir cette 250 TY. Et que je ne vais pas manquer de vous énumérer.

Le trial, tel qu'on le parle

Les chiffres ne m'ont jamais fait rêver, mais je vais vous en citer deux tout de même : 83 et 73 !

83 représente, en kg, le poids de l'engin, et 73 la hauteur de selle, en cm. Ça se traduit par deux mots : légère et basse ; et je vois dans vos prunelles que ces seuls adjectifs suscitent déjà l'envie. Comme vous avez raison. Tiens, pour votre loto personnel, ou le tiercé de dimanche, notez 325, c'est la valeur en millimètres de la garde au sol, les

marches n'ont qu'à bien se tenir ; et puis, comme on est dans les chiffres, inscrivez 68, c'est tout bêtement l'angle de braquage de la TY. Avec un tel atout, on fait demi-tour sur un tabouret.

160 et 180. Non, ce ne sont pas les vitesses maxi en 5^e et en 6^e, mais tout simplement les débattements en mm de la suspension arrière et de la suspension avant.

Le moteur ? Un régal. Impossible de le câler, il se plaît en bas et il reprend sans à-coups, gage d'une bonne adhérence, à haut régime c'est moins enchanteur, mais un moteur de trial n'est pas fait pour miauler à 12 000 tr/mn. Christian s'est permis quelques fantaisies avec l'ingénue qui l'a beaucoup impressionné ; une grande maniabilité, sans esquivance de la roue avant, et une grande stabilité due en partie à un empattement respectable (1 320 mm).

Des freins efficaces et étanches, finition et accessibilité qui confinent au sublime, rigidité extraordinaire du cadre, légèreté exemplaire, des arguments sérieux pour cette 250 TY « bridée » de naissance.

La douceur des commandes n'appelle que les caresses d'un mandarin et la taille de guêpe de la Yamaha permet même à ceux atteints d'un genuvelgum prononcé de s'y sentir à l'aise.

Pas parfaite, la TY ? Non, bien sûr, mais presque, et puis même la rose a des épines.

FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :

Type :	monocylindre 2-temps refroidi par air
Alésage :	68 mm
Course :	68 mm
Cylindrée :	246 cm ³
Taux de compression :	7,6 à 1
Puissance maxi :	16,8 ch à 5 000 tr/mn
Couple maxi :	2,58 mkg à 2 500 tr/mn
Alimentation :	carburateur Teikei Ø 26 mm
Allumage :	électronique CDI
Lubrification :	par mélange
Mise en route :	par kick sur sur tous les rapports

TRANSMISSIONS :

Primaire :	par pignons
Embrayage :	multidisque en bain d'huile
Boîte de vitesses :	6 rapports
Secondaire :	par chaîne

PARTIE-CYCLE :

Cadre :	simple berceau interrompu
Suspension AV :	fourche à axe déporté, téléhydraulique à air de Ø 36 mm, déb. 204 mm
Suspension AR :	monocross, amortisseur Kayaba, déb. 160 mm
Pneu AV :	Michelin 2.75 x 21
Pneu AR :	Michelin 4.00 x 18
Freins AV :	tambours avec commande « inboard »
Frein AR :	tambour simple-came
Longueur :	2 025 mm
Largeur guidon :	805 mm
Empattement :	1 320 mm
Hauteur de selle :	730 mm
Garde au sol :	325 mm
Capacité essence :	3,5 litres
Poids en ordre de marche (à vide) :	83 kg
PRIX :	22 500 F
(clé en main)	novembre
Disponibilité :	
IMPORTATEUR	SONAUTO
	1, avenue du Fief
	Z.A. les Béthunes, BP 479
	95005 Cergy-Pontoise
	Cedex, tél. (3) 037.92.62