

SCOOP!

J'ai essayé la 5



Les dernières recommandations de Jacky : « Bien lever la jambe pour kicker, repasser la « deux » en fin de freinage, sortir sur l'embrayage... ». OK boss.

Vous réclamez un petit essai de moto d'usine, histoire de terminer en beauté une année déjà « scoopesque » en diable ? Allez, accordé. Mais à la seule condition que ce soit le plus beau des (rares) protos officiels de la saison 87, j'ai nommé la splendide 500 Yamaha YZM à cadre aluminium...



00 YZM de Jacky Vimond





Grâce à la compréhension conjointe de Sonauto et de Yamaha Amsterdam, antenne de l'usine en Europe, l'affaire est conclue. Le raisonnement que nous leur avons présenté est, il est vrai, assez limpide : l'image de Yamaha en motocross 500 est gravement ternie par l'immobilisme présidant depuis de nombreuses saisons à l'absence d'évolution de l'YZ 490 de série, lequel est devenu un sujet de franche rigolade, y compris chez les responsables Yamaha européens les plus haut placés. Yamaha est-il donc en panne d'idées, ou — pire — de compétence technologique dans une classe au prestige demeurant important ? Evidemment non, cette YZM novatrice en plusieurs aspects est là pour le prouver. Mais hormis sa victoire au Touquet, il faut bien reconnaître que cette moto n'a pas eu en GP 500 les retombées escomptées, essentiellement du fait de la blessure de Jacky Vimond pour lequel elle avait en grande partie été conçue. D'où cette idée d'essai susceptible à la fois de donner un coup de chapeau à l'effort technique de Yamaha... et de satisfaire notre voyeurisme maladif, lequel ne vise ni plus ni moins qu'à rassasier votre propre curiosité à vous, lecteurs, cross-

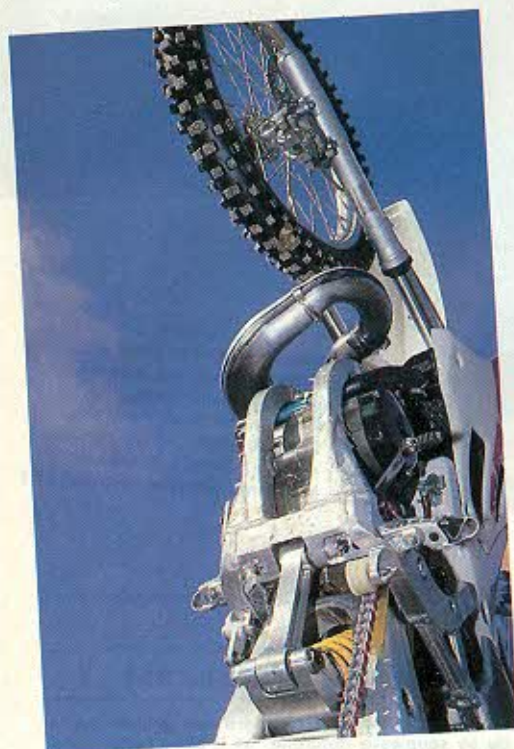
men, donc acheteurs Yamaha potentiels. La boucle est bouclée ! Nous étions tous faits pour nous entendre...

Genèse d'une moto d'usine

Sans revenir sur le proto avorté testé en 1981 par Carlqvist l'espace d'une course (St Anthonis en Hollande), mis au frigo, puis à la poubelle et remplacé par une moto « à air » dont la carrière (victorieuse en 83) s'est conclue avec le contrat du même Carlqvist en août 86, il est intéressant de parler de la genèse de cette machine, propre à quasiment tous les protos japonais. Premiers tests donc... en septembre 86 en Suède. Persson et Jacky sont là (Carla n'est donc jamais monté sur cette moto, nous dit-on). Mais leurs styles sont très différents et, pour tout dire, Jacky paraît plus « sensitif » que Leif. Comme notre world champ', en pleine euphorie à l'époque, colle par ailleurs trois secondes au tour au Suédois, les Japonais l'écoutent en priorité. Le cadre en alu est trop large, il frotte dans les ornières. On tâtonne un moment pour déterminer le bon angle de chasse (les cuvettes de colonne de direction sont à cet effet réglables), l'allumage, les diagrammes et même l'alésage/course permettent d'obtenir les meilleures prestations-moteur. Bardés d'informations en tous genres, les Japonais repartent travailler la question, les machines définitives devant revenir en Europe en janvier. Sur ce, on sait ce qu'il arrive à Jacky. Les machines reviennent donc, servent au Touquet (victoire de Persson, VDB casse puis Jacky prend possession des siennes à Castelnau avant d'en re-céder une à Ljungqvist à Pernes. Carrière mouvementée ! Aujourd'hui, à La Fare-les-Oliviers (praticable malgré la météo désastreuse — à propos, le club s'est

mis sur les rangs pour un GP 90... —), je suis donc convié à essayer la moto de Ljungqvist, en présence du team-manager pour l'Europe Lynn Jarvis, de Jacky lui-même et des mécanos Michel Hamon (Vimond) et Bo Myrbrinck (Ljungqvist). Trop d'honneur ! Interdiction de démonter la moto, néanmoins on peut l'observer de près. Je ne vous apprendrai rien en vous disant qu'elle est splendide. La partie « aluminium » retient évidemment l'attention. Depuis la Suède 86, le cadre a été redessiné, plus étroit. Sa section et sa masse impressionnent toutefois encore. Il s'agit d'un simple berceau dédoublé. La partie arrière démontable est un chef d'œuvre de mécanique. Il s'agit d'un véritable caisson-coffre faisant office de boîtier de filtre à air, de plaques à numéros, de support de garde-boue, de selle et même de pot (celui-ci passant à travers le caisson, comme sur les Honda et maintenant les Suzuki de série). Tout de suite je m'enquiers des éventuelles faiblesses relevées au cours de la saison, le cadre en alu restant quelque chose d'inédit en GP cross. Jarvis est formel : « pas la moindre fissure de cadre ». Formel et honnête : « la partie arrière, il est vrai très sollicitée, a présenté une moindre résistance et nous avons dû en ressouder plusieurs. Rien qui remette en cause cependant les choix fondamentaux pour 88 ».

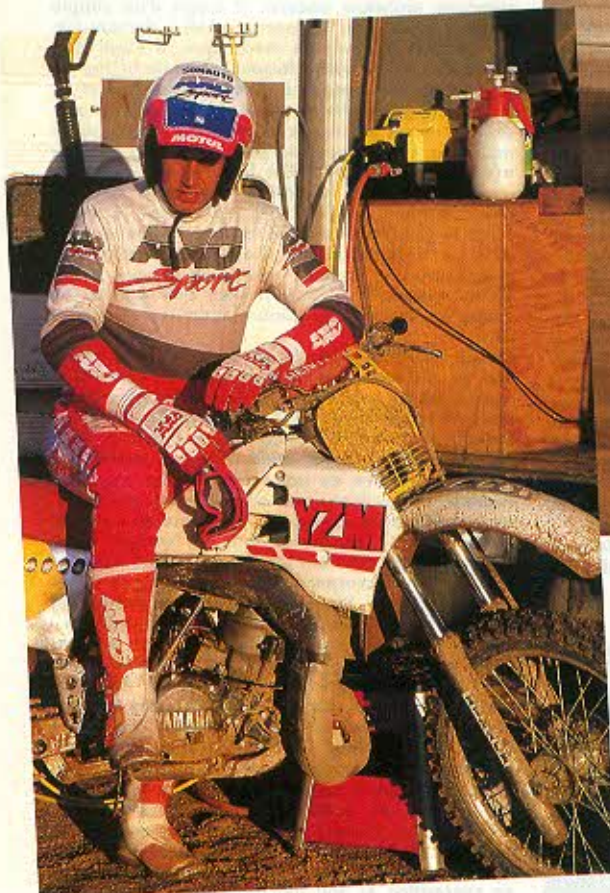
Hormis ce cadre magnifique, et bien sûr le réservoir en alu épousant au plus près les formes du moteur afin de rabaisser le centre de gravité, le reste de la partie-cycle est plutôt conventionnel. La fourche est une KYB d'usine à cartouche (à présent en série). Jacky ayant préféré ne pas prendre le temps de mettre au point une Ohlins « upside-down ». L'amortisseur est en revanche un Ohlins, avec système de suspension conforme au « monocross » des YZ. Les freins sont les fameux « Nissin » qu'on retrouve sur les Honda d'usine (cross et vitesse), en l'occurrence des double-pistons avant comme arrière. Jantes Excel, guidon Renthal et selle Tecnosel « overtank » complètent le tableau. Côté mécanique, nos interlocuteurs sont évidemment fort discrets. On apprend néanmoins que nous sommes en présence d'un 498 cm³ (évidemment refroidi par eau !), lequel d'après les proportions générales du cylindre devrait être plutôt super-carré (alésage supérieur à la course). L'alimentation est confiée à un Mikuni de 38 mm. La boîte est à quatre rapports, comme souvent sur les 500 d'usine (cf. essai 500 Honda 86 de Thorpe, « MR 2768 »). Carters magnésium, couvercle d'embrayage et de power-valve démontables séparément. A propos d'YPVS, celui-ci est similaire dans sa conception et son fonctionnement à celui des YZ. Seule sa commande — bras en titane monté sur rotules Unibal — est typiquement « usine ». L'embrayage initial n'ayant pas donné entière satisfaction (cf. VDB au Touquet), un nouveau modèle est apparu en cours de saison. Enfin, notons le radiateur unique en forme de « U » renversé, monté à cheval sur la poutre du cadre, entre le réservoir et la colonne de direction. Vu de l'extérieur, ce montage surprend car il ne paraît pas être celui favorisant le mieux un rabaissement du centre de gravité (il y avait de la place pour monter deux radiateurs plus bas). De plus, ce radiateur recule d'autant le réservoir, et par voie de conséquence la selle. En comparant avec la Honda HRC, la différence d'agencement apparaît clairement. Dernier détail : les durits reliant ce radiateur au moteur ne sont pas en caoutchouc mais en alu. Le poids de l'ensemble atteint 103,5 kg, soit 1,5 kg de plus que la limite FIM, par sécurité.



Belle pièce de mécanique, n'est-il pas ? Le cadre n'a pas présenté la moindre faiblesse en 87, il sera du reste diminué de section pour 88. Le moteur est un 498 cm³ super-carré, alimenté par un Mikuni de 38 mm. Bilan : assez de puissance, merci.

Maitre mot : docilité

S'asseoir sur une moto d'usine, ça fait toujours quelque chose. Tout paraît bien disposé sur cette YZM, sauf le guidon franchement étroit (77 cm). « C'est le guidon de VDB, dernier utilisateur de cette moto — à la Veronica beach race — avant toi », me confie-t-on. Soit. La rumeur publique ayant colporté de cette moto l'image d'un moteur



« L'YZM de Monsieur est avancée », invitent Jacky et Michel. « Merci, mes braves ». Au guidon de cette moto les lignes droites passent très vite. Photo de gauche : Jacky dans sa nouvelle « livrée » Axo, et en belle forme physique. Vivement 88 !

« indémarrable », je redoute un peu le coup de kick. « Il faut bien le prendre de tout en haut », conseille Jacky, vaguement inquiet. A ma grande surprise, l'YZM craque sans histoire. Elle se montrera d'ailleurs tout à fait docile pendant l'heure que je passerai à son guidon (photos comprises). Le bruit est « standard ». Légère déception donc, le souvenir du « craquement » de la HRC restant fortement ancré dans ma mémoire. Peu de vibrations. Boîte assez ferme, à la Yamaha. Quelques tours prudents, puis je sens que ça vient. Cette moto n'impressionne pas comme la Honda, elle met au contraire en confiance. Son maître-mot, c'est « docilité ». Puissance parfaitement exploitable, sans débordement intempestif de couple, mais puissance tout de même omniprésente puisque la boîte « quatre » est « digérée » sans que jamais on ne manque du moindre « répondant ». Evidemment, de ce fait, l'allonge est déterminante, largement supérieure à ce qu'on peut trouver en série. En me familiarisant avec le maniement de ce moteur, je découvre quelques « trucs ». Au départ, j'avais par exemple tendance à rétrograder la première à chaque virage, de peur de caler. En fait, je m'aperçois vite que l'absence de « coup de piston » permet souvent de garder la « deux », ou au pire de la repasser juste avant d'aborder le virage lui-même. A la sortie, la plage de régime et l'allonge disponibles permettent d'attaquer la ligne droite avec une efficacité décuplée. Surtout que — je m'en apercevrai encore mieux en observant Jacky plus tard — il ne faut pas hésiter en ces circonstances à donner de l'embrayage. L'usage qu'en fait Vimond est quasiment identique à celui d'une 125 ! Mais, une fois encore, ce sont la boîte « quatre » et la douceur du moteur qui permettent une telle utilisation. Je retrouve, comme sur la Honda, cette sensation de roue avant délestée de 30 ou 40 cm, mais qui ne tend jamais à « sauter à la figure ». Dans la ligne droite de La Fare, la pleine puissance est lâchée, et on s'aperçoit à l'évidence que sur ce plan on ne manque de rien. Idem lors de quelques essais de départ (en 2^e). Ce-

pendant, j'insiste une nouvelle fois, les 500 d'usine ne sont pas (que) des monstres de puissance, c'est plutôt leur facilité d'utilisation qui fait leur indéniable supériorité par rapport aux engins de série. Pour le reste de la mécanique, R.A.S. La courbe de puissance est assez classique pour une 500, avec prépondérance dans les moyens et 3/4 de régime, le maxi (difficilement atteint... par le pilote) étant peut-être un peu « plat », c'est du moins Vimond qui le dit.

Sur le plan partie-cycle, on n'est pas long à retrouver ce qui caractérise au premier chef les protos d'usine : une rigidité d'ensemble exceptionnelle, bien supérieure à celle qu'on peut trouver en série. A la conduite, cela se traduit par l'impression permanente d'être en-dessous des possibilités de la moto (ce qui est de toute évidence le cas). Cette machine a été conçue pour encaisser des chocs que je n'oserais jamais lui donner. Dans les montées et descentes défoncées de La Fare, la tenue de cap est phénoménale, malgré (dans le cas des montées) la poussée tout de même exceptionnelle de la roue arrière. Idem dans les longs sauts rapides : on sent immédiatement que cette moto n'est pas du genre à vous faire une réaction en traître (malgré le guidon trop étroit qui diminue le pouvoir de contrôle latéral du pilote). Cela étant, les suspensions ne m'ont pas paru aussi exceptionnelles que celles de la HRC (essayée il est vrai sur un circuit moins bosselé) : la KYB est bonne mais pas révolutionnaire par rapport aux fourches aujourd'hui montées en série, tandis que l'arrière, manifestement réglé trop dur (ressort + hydraulique) : il paraît que c'est un réglage typiquement « nordique » propre à Persson et à Ljungqvist, Vimond roulant pour sa part plus « souple » manque à la fois de confort et de progressivité dans les trous. Bien que la moto ne paraisse pas très légère, on se prend bien vite à virer comme une fleur à son guidon. La précision de la direction, l'appui immédiat et doux du moteur jouent sûrement ici un grand rôle. Mention TB aussi pour les freins, l'arrière un peu brutal n'entraînant pourtant

pas de calage intempestif, grâce à la régularité cyclique du moteur.

Combinaison gagnante ?

Jacky me relaie. Il a récupéré une grande partie de sa souplesse naturelle, et il aime cette moto, c'est clair. Après de nouveaux tests en Suède, il sait qu'elle lui reviendra le mois prochain avec un cadre aminci, un coisson arrière renforcé, deux kilos de moins, de meilleures suspensions, un moteur (encore) plus élastique et montant plus haut, peut-être équipé d'un nouveau carbu, etc. Bref, une arme redoutable pour conquérir ce qui lui était clairement destiné en 87 : le titre mondial 500. Quant à nous, on attend sagement la moto de série... 89.



L'YZM telle quelle a été présentée au départ par l'usine au Japon : notez la selle 100 % « overtank », qui a été abandonnée par la suite, on ne sait trop pourquoi.