

mmoverte



CONTACTS

KTM 250/300 GS
HVA 125 WR/610 TC

2 CHAMPIONNES
DU MONDE A L'ESSAI
SUZUKI ALBERTYN ET
YAMAHA MOORE

HONDA EXP-2 "DAKAR"

LE 2 TEMPS DE L'AVENIR

ET LES DERNIERES
NOUVEAUTES 95 A COLOGNE

PRATIQUE RELOOKEZ VOTRE MOTO

SPORT PETERHANSEL STAR DES 6 JOURS
LA FRANCE BRILLE AU MX DES NATIONS

INTERVIEW

KERVELLA
DECAPE
LE CROSS
FRANÇAIS



COMPARATIF
250 CROSS 95

AVEC
STEFAN
EVERTS

T 2182 - 247 - 25,00 F



ESSAI CHAMPIONNE DU MONDE 125 YAMAHA YZ BOBBY MOORE

Déjà, essayer toutes les motos vertes du marché à longueur d'année, ça paraît sympa comme job. Mais quand à la fin de la saison, on vous convie, oui vous (enfin, moi !) à faire quelques tours de circuits sur une moto championne



BLACK IS BEAUTIFUL

du monde, alors là, c'est l'extase... Au programme du jour, quelques tours de circuits sur la 125 YZ de Bobby Moore et pour ceux qui avaient envie (on a eu envie !), la 250 officielle de Donny Schmit à disposition. Du caviar pour le MXtestor...

Cette prise de contact avec ce qui se fait de mieux chez Yamaha en matière de moto de Grand Prix, prend cette année un relief tout particulier. D'abord parce qu'une YZ 125 est championne du monde, ce qui n'était pas arrivé depuis 1987 (John Van Den Berk) et surtout parce que la 250 est la future moto d'Yves Demaria ! Et oui, comme vous le savez, Yves quitte Honda-Becchis pour rejoindre le team de Michele Rinaldi. Un team prestigieux, avec ses trois titres mondiaux (Puzar (90), Schmit (92) et Moore), et au savoir-faire technique incontestable. La meilleure preuve de ce "know how" étant la 125 YZ de Moore...

125 : DE LA SÉRIE AMÉLIORÉE

Eh oui, la 125 "n° 76" n'est pas une moto d'usine. On peut même ajouter qu'aucune pièce utilisée



Avouez que cette 125 YZ Rinaldi est un vrai bijou. Pourtant, elle ne comporte aucune pièce usine. Tout le travail de développement a été effectué par le team italien à partir des éléments de série...

sur cette moto ne provient du service course japonais. C'est une création complète de l'iller "Aldo" Aldini, mécanicien de Rinaldi depuis 1975 et responsable technique du team depuis 1988. Aldo est sans aucun doute un des meilleurs techniciens du milieu, et ce titre 125 en apporte une preuve supplémentaire. Parce qu'en face de cette Yamaha, la concurrence était très relevée (Honda Pro Circuit de Pichon, Suzuki semi-usine de Trager et Strijbos...), ce qui n'a pas empêché Moore

de prendre la plaque n° 1. On peut d'ailleurs associer le pilote américain au travail de mise au point de la 125, Bobby étant reconnu comme un des pilotes les plus "technique" des plateaux GP, 125 et 250 confondus.

COMMENT FABRIQUE-T-ON UNE CHAMPIONNE DU MONDE ?

On part de la moto de série, on conserve la boîte de vitesses, le boîtier et la mousse de filtre et on



250 : 100 % Usine

Sur la 250, le moteur est très très différent de la série. A part les carters centraux et le kick, tout est "factory made". On retrouve sur cette moto le fameux shifter. On note également la possibilité de choisir la courbe d'allumage (4 CDI différents), et de faire varier l'inertie moteur (4 rotors de poids différents). Enfin, elle est équipée en exclusivité d'un Mikuni usine (XTM 38). Sur la partie-cycle, si on retrouve le cadre standard (dont les tubes inférieurs sont "rentrés" pour mieux passer dans les ornières), le reste est inédit. Bras oscillant et biellettes (2 géométries différentes), fourche et amortisseurs Ohlins, réservoir alu pour le sable (9,5 litres), jantes Excel et moyeux usinés "usine" ! Contrairement à la 125, pour se procurer une réplique de cette merveille, on sort du domaine du possible, le kit usine étant facturé 350 000 F !

DU CAVIAR POUR TÉFLI

On entame donc les premiers tours de circuit avec une certaine appréhension, et pourtant, il n'y a aucune crainte à avoir. Cette moto est presque aussi facile que la 125 ! Bien sûr, il y a plus de chevaux. Mais ils sont, là aussi, idéalement répartis sur une plage d'utilisation hyper étendue. Et comme c'est encore Ohlins qui s'occupe de la motricité, on se prend rapidement pour un (bon !) pilote. Ça tracte, ça prend les trous en ligne dans un confort exceptionnel, ça répond à la moindre sollicitation de la poignée de gaz et ça monte haut dans les tours quand c'est nécessaire. Impressionnant de constance et de facilité... Il est vraiment difficile de faire comprendre à quel point cette moto est sécurisante, à quel point ses réactions (son manque de réaction...) sont prévisibles, à quel point on peut rouler vite sans appréhension ! Téfl, en intégrant le team Rinaldi et en choisissant cette moto, a incontestablement tous les atouts en mains pour offrir à la France un troisième titre mondial 250...

modifie tout le reste. Le vilebrequin, le cylindre, la culasse, les carters centraux et extérieurs sont largement retouchés. Le piston est carrément différent, fabriqué par Vertex, pour correspondre au nouveau dessin de la chambre de combustion. L'embrayage standard est lui aussi modifié pour améliorer sa lubrification (primordiale sur une 125...). Enfin, l'allumage est modulable en fonction du circuit et des conditions rencontrées par changement du CDI, le carburateur est un Mikuni de 38 mm (35 mm d'origine !) et le pot est un FMF standard pour YZ 94. Evidemment, il n'est pas question de savoir comment sont modifiées les pièces et quelles en sont les nouvelles cotes. Top Secret. Mais je peux vous dire que pour supporter le Mikuni de 38 mm, les caractéristiques de ce moteur doivent être très différentes de la série...

Sur la partie-cycle, la première différence remarquable se situe au niveau des suspensions. C'est du Ohlins avant-arrière, comme sur la 250. La fourche conventionnelle est un modèle 93, alors que l'amortisseur est lui du millésime 94 (corps en aluminium). On ajoute une boucle arrière de cadre en titane YZR (catalogue Yamaha US), une paire de jantes Takasago Excel (le top !), un frein avant usine (idem 250, soit + 5 mm en diamètre) et un habillage standard dans sa forme, sinon dans sa couleur (du plastique noir a été injecté dans les moules d'origine...).

Le reste - moyeux, biellettes, bras oscillant, frein arrière, cadre - est standard.

COMMENT ÇA MARCHE ?

Plutôt bien évidemment...

C'est d'ailleurs tout à fait le genre de 125 que j'aimerais avoir dans mon garage, hé, hé...

Mais, il faut savoir que c'est une pure moto de MOTOCROSS. Pas de supercross. Bobby ne roule jamais en SX, d'ailleurs c'est un peu pour cela qu'il a quitté les USA. Or donc, notre 125 ne propose pas le "gnac" d'une Honda à mi-régimes. Au contraire, son moteur est totalement linéaire. Attention, pas électrique, linéaire, rempli à tous les régimes. C'est là, tout de suite, qu'on note la différence avec la moto de série. Celle-ci est plutôt forte à bas et mi-régimes, mais un peu effacée en haut. Sur la Wyzeed de Bobby, le moteur est fort à bas, mi et haut régimes ! Tout le temps... et ça c'est ce qu'on pourrait appeler un moteur parfait pour le MX. Surtout quand l'adhérence du terrain

est réduite (boue, poussière sur piste damée...). Corollaire de ce tempérament constant, la roue arrière tracte en permanence, ce qui rend la moto hyper efficace et son pilotage très reposant. Quand on voit les avant-bras de Bobby (plutôt fluets) et son style de pilotage (très fluide) on comprend tout à fait ce choix ! Pour autant, il ne faut pas en déduire que cette moto est typée et convient uniquement au championnat du monde 125. Je pense sincèrement quelle représente le choix technique à suivre par tous les pilotes, du débutant au "GP contender"... Une moto facile et reposante étant



L'inévitable fourche Ohlins équipe la 125, comme la 250. Mais c'est le modèle 93 qui est utilisé sur la 125. Honnêtement, la différence est indécidable, tant le fonctionnement est exceptionnel...

souvent le meilleur moyen de pointer dans le top 5 en fin de manche !

Evidemment la partie-cycle n'est pas en reste. Avec des éléments de suspension Ohlins, on n'est pas surpris par le comportement exceptionnel du châssis. D'autant que le modèle de série était déjà d'une rare efficacité. L'YZ n'est pas naturellement une moto vive. Elle préfère avaler les longs bouts droits défoncés que virer sans cesse sur les tourniquets SX. Celle-ci n'est pas différente. Elle est même encore plus impériale à haute vitesse, mais un peu en retrait dans les petits coins. On peut évidemment attribuer cette inertie à la fourche Ohlins. Mais, bon, ne me faites pas dire que cette moto ne tourne pas ! Elle est simplement plus adaptée à un grand circuit de GP qu'à une piste de championnat SX. Ça tombe bien, elle a été conçue pour ça...

En conclusion, on est confronté une fois de plus au même constat troublant : une bonne moto de Grand Prix est plus facile à piloter qu'une moto de série !

Un peu plus puissante partout, beaucoup mieux suspendue, l'YZ de Moore est d'une homogénéité sans faille. Elle n'a d'ailleurs jamais posé de problème technique à son pilote. C'est comme cela qu'on construit un titre de champion du monde... Titre qu'elle contestera à nouveau l'an prochain aux mains d'Alessio Chiodi...