

Moto revue



L'INCROYABLE « SUCETTE »
DE MAMOLA

NOUVEAUTÉS



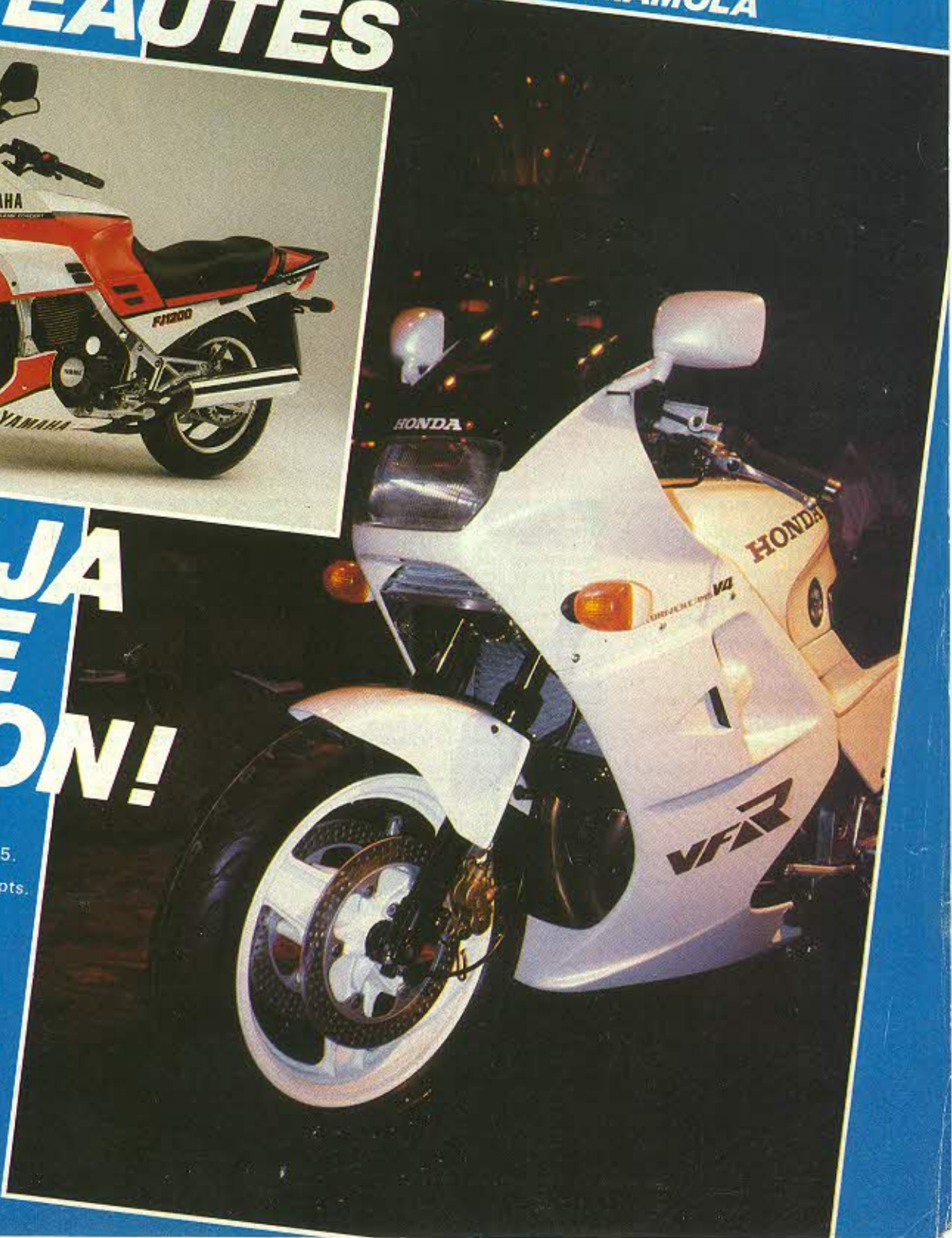
DEJA
LE
SALON!

N° 2718.

Jeudi 26 septembre 85.

11 F. 85 Fb. 4 Fs. 300 pts.

M2163-718-11F



EDITO

Nouveautés : chaud, le show !

Dans une semaine, le 4 octobre exactement, s'ouvre porte de Versailles à Paris le Salon Moto. Un salon qui s'annonce déjà riche en nouveautés de tous genres. Depuis le mois de juillet, nous vous avons tenus informés de ce qui allait être présenté. Cette semaine, encore des révélations, à huit jours de la grande ouverture. En route comme en tout-terrain, le show sera chaud ! Pour revivre avec vous un épisode exceptionnel des GP 500 cette année, nous avons photographié, avec l'aide du Service des sports de TF1, la « gamelle du siècle » de Mamola. Nous vous la restituons en hommage aux dons d'équilibriste de ce pilote génial. Et puis, à deux mois du troisième Supercross de Paris à Bercy (les 4 et 5 décembre, places déjà en vente ici !), nous faisons le point sur le championnat US. Et nous vous disons tout sur les Ricains de Paris !

DIRECTION

Directeur de la publication : Patrick Casasnovas.
Président du comité de rédaction : Serge Pozzoli.

REDACTION

Rédacteur en chef : Eric Glain.
Rédacteur en chef adjoint : X. Audouard.
Chefs de rubrique : Y. Belleville, Ph. Michel.
Secrétaire de rédaction : Joëlle Jullien.

Rédacteurs :

Philippe Amand,
Rémi Barroux,
Patrick Boulland,
Christian Delahaye,Alain Lecorre,
Gilbert Roy.

Studio photo : Gérard Rocroy.
Documentation : Antoine Peyralade.

Collaborateurs :

M. d'Awans, P. Dunikowski, M. Leroux,
J.-C. Scouarnec, Jacques Vivant.

CORRESPONDANTS

En France : C.B. Adréni, J. Courtin, G. Delbos,
L. de Nadaï, G. Mauget, J.-F. Meunier,
G. Pilarczyk, J.M. Rieu, J.-P. Tourte,
B. Verret, J.-C. Virfeu, J. Volland, D. Maffre.
A l'étranger : Motorrad R et S (D),
C. Carter et G. Spencer-Davidson (GB),
M. Walter (B), M.P. Ruetsch (CH),
Ph. Dacier (CDN), Solo Moto (E),
F. Bourret (USA),
H. Van Loozenord (NL), R. Patrignani,
M. Ventini, T. Gentiluoci et C. Canzano (I),
P. Bellami et C. Sugi (J), P. Hussak (CS),
G. Hoochet (Bénel).

CONCEPTION GRAPHIQUE

Chef de studio : Claude Porchet.
Maquette : Jean-Pierre Sneuw.

PUBLICITE

Au journal.
Directeur de la publicité : E. A. Bahman.
Chef de publicité : Y. de Trogoff.
Secrétariat : Anne Vallé.

PETITES ANNONCES au journal :

Danièle Claes et Véronique.
N° de commission paritaire 61630.
Dépôt légal : 3^e trimestre 1985.
Ce numéro 11 F.
Abonnement : Monique Deregard.
Abonnements : France 461 F (48 numéros).
Etranger 663 F (48 numéros). Belgique 3 450 FB
(48 numéros). Imprimerie : SNIL, 2, rue Chaptal,
93600 Aulnay-sous-Bois. Les manuscrits et
documents non insérés ne sont pas rendus.



Moto Revue est une publication des Editions Lani-
vière S.A. Capital : 2 500 000 francs, R.C. Seine
57 B 7-188, 15-17, quai de l'Orse, 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.
Directeur de la communication : Eric Glain.
Directeur des ventes : Robert Schomann.
Promotion : Jean-Louis Dronne.

Promosport

9

Week-end chargé à Lédénon pour cette clôture des Promosport. Deux titres s'y jouaient en 125 et 250 cm³. Idem en Production et en coupe Pantah où rien n'était acquis aux leaders... (par Christian Delahaye ; photos : Photopress).

Nouveautés route

16

Le voile se déchire. Bien que nous n'ayons pas toutes les photos des modèles que vous verrez porte de Versailles, nous savons maintenant quelles seront les « bombes » du salon (par Gilbert Roy).

Pré-Salon TT

18

A une semaine de l'ouverture, un petit tour au cœur des gammes « européennes » (par Xavier Audouard).

Mamola show

20

Vous avez certainement vu, sur TF1, ce fabuleux rodéo de Randy Mamola à Misano. Voici, résumé en quelques photos, ce moment exceptionnel (photos Jean-Pierre Sneuw).

Présentation Honda VFR 750 F

24

Au soir du triomphe Honda, avec la victoire au Bol d'Or et le titre de champion du monde d'endurance, nous avons découvert la nouvelle VFR 750 F. Issue de la machine de course, cette moto va se mêler à la lutte entre la Suzuki et la Yamaha. Mais son style est différent (par Christian Delahaye et Gilbert Roy ; photos : Philippe Amand et documents usine).

Nouveautés TT 86

58

Et voici les photos « officielles » des Yamaha et Honda cross 86 ! (par Xavier Audouard).

Superchampionnat

62

A mi-parcours, Vimond toujours en tête, mais bousculé par Gervaise, Fura and Co ! (par Patrick Boulland).

Side-car cross

69

Final très mouvementé en championnat de France et victoire *in extremis* de Mécène-Clavel (par Jean-Paul Veaudequin).

Cross US

70

Ils seront à Bercy ! Sachez tout sur les stars du cross US et leur saison 85 (par Xavier Audouard).

Et bien sûr...

Bruits de paddock (pages 4 et 5). Dans les tours (pages 6 et 7). Bluff ? (page 14). Graffiti (page 35). Mototrok (pages 36 à 38). A Fond les Ligues (pages 43 à 46). Petites annonces (pages 48 à 54). La parole aux pros (pages 56 et 57). Les Vertes (pages 77 et 78).

La VFR 750 F, présentée dès le soir du triomphe Honda au Bol d'Or, s'annonce comme particulièrement performante malgré son esthétique plutôt sage.

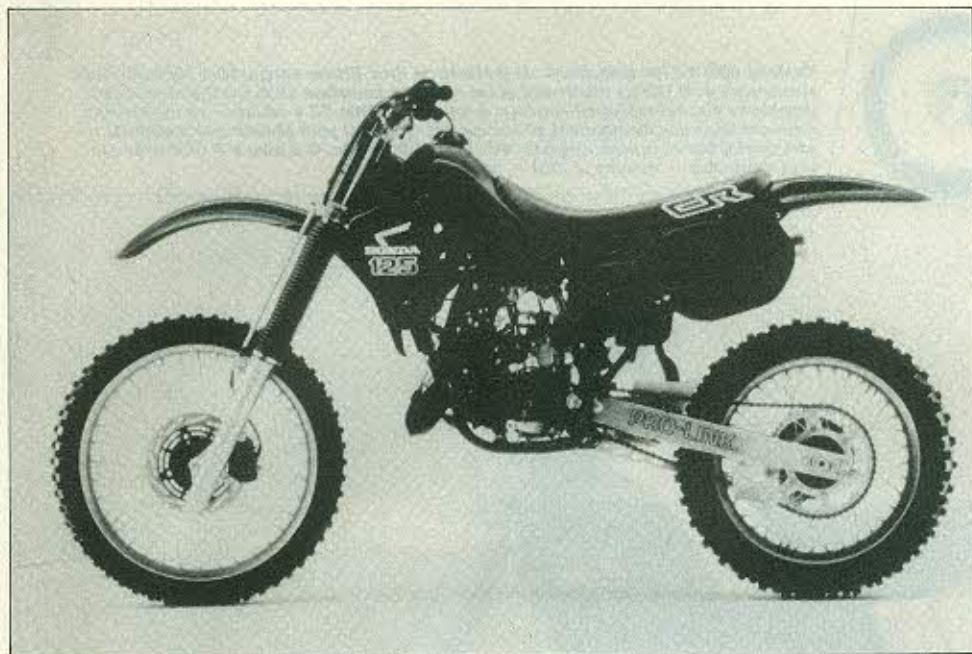




Yamaha YZ 125 : elle aussi la vedette de « sa »
gamme. Le moteur à admission directe dans le bas
carter est inédit sur une YZ. Néanmoins, il
s'apparente à une moitié de moteur TZ 250 de
vitesse : Yamaha ne s'est donc pas lancé dans
l'inconnu. Carbu 34 mm à boisseau plat, meilleur
refroidissement du cylindre au niveau de
l'échappement, embiellage renforcé, étanchéité
cylindre/culasse effectuée par joint torique, radiateurs
surbaissés, telles sont les caractéristiques essentielles
de ce très beau moulin. Côté chiffres, Yamaha n'y va
pas avec le dos de la cuillère puisque 37,1 ch (!) à
11 000 tr/mn et 2,47 mkg à 10 000 tr/mn sont
annoncés (à rapprocher des chiffres de la 125 CR).
Wait and see...

DANS UNE SEMAINE, LE SALON

Déjà ! Une fois encore, on va s'extasier, baver, ergoter sur les nouveautés qu'en matière de T.T., chaque constructeur digne de ce nom se doit de nous proposer chaque année...



Les plus fidèles d'entre vous – mais y'en a-t-il qui ne le soient pas ? – savent l'essentiel de ce qui fera l'originalité des gammes T.T. sportives Yamaha et Honda, au sujet desquelles nous avons glâné çà et là des informations (voire des photos) depuis déjà plusieurs mois... Néanmoins, conscients de votre insatiable curiosité, nous vous livrons aujourd'hui en pâture les photos « officielles », accompagnées des caractéristiques définitives de ces modèles.

86

NOUVEAUTÉS T.T.



Honda CR 250 (en haut à gauche) : la plus attendue de la gamme CR 86, car la plus modifiée. Le nouveau système à l'échappement, apparemment assez proche de l'YPVS Yamaha, est appelé « Honda Power Port » (« HPP »). Il est sensé améliorer la puissance « à tous les régimes ». De fait, si le couple est inchangé (4,80 mkg à 7 000 tr/mn), la puissance maxi gagne 2 ch (48 ch à 8 000 tr/mn). Boîte à clapet, filtre et pot sont redessinés. Première chez Honda : le cylindre est traité nickasil, et donc non réalésable (mais plus performant). Du coup, l'alésage passe au maxi (66,4 mm au lieu de 66 mm), ce qui donne – avec une course de 72 mm, inchangée – une cylindrée exacte de 249,3 cm³.

Honda 125 CR (en haut) : il faut écarquiller les yeux pour voir la différence, mais elle existe bien. Cylindre plus petit et plus léger, piston à un seul segment, chambre ATAC en alu (et non acier), de plus grande contenance, embrayage renforcé (7 disques de friction au lieu de 6), suspension arrière retouchée (rapports Pro-link + hydraulique de l'amortisseur) et système Travel Control Valve dans la fourche (une valve augmente la progressivité de l'amortissement en fin de débattement pour éviter le talonnage). Chiffres moteurs presque inchangés : 34,5 ch (au lieu de 34) à 11 500 tr/mn, couple 2,25 mkg à 10 000 tr/mn.

Yamaha YZ 80 (ci-dessus) : bel effort de Yamaha sur le marché des « mini verts » et autres cadets. Le haut moteur est complètement revu avec un cylindre plus haut et un nouveau carbu autorisant une meilleure admission des gaz, un embrayage renforcé de 10 % et un double radiateur pour assurer un refroidissement impeccable. 24,7 ch à 11 750 tr/mn et 1,52 mkg à 11 500 tr/mn sont annoncés. La partie-cycle (toujours à petites roues) suit le mouvement : disque à l'avant, bras oscillant alu (presque 1 kg de gagné rien que sur lui) et poids abaissé à 69 kg. Disponibilité vers la mi-novembre, tout comme la 125.



Yamaha 490 YZ (en médaillon) : la préférée de Broc Glover adopte bien sûr la nouvelle suspension et le design modernisé (avec réservoir surbaissé côté gauche et nouveau graphisme des autocollants) commun à toute la gamme YZ « adulte ». Le moteur est retouché dans ses diagrammes et ses clapets (en fibre) pour obtenir une meilleure efficacité à bas et moyen régimes. 60 ch à 7 000 tr/mn, 6,6 mkg à 6 000 tr/mn, le tout disponible - comme la 250 - en décembre.



Yamaha YZ 250 : joint torique à la culasse (meilleure étanchéité, meilleur refroidissement), chambre de combustion redessinée, power valve plus petite (la même que sur la 125) pour réduire les déformations dues à la chaleur, c'est tout pour le moteur 250 YZ. Chiffres annoncés : 51,6 ch à 8 250 tr/mn et 4,63 mkg à 7 500 tr/mn. Côté partie-cycle, le nouveau, c'est bien sûr cette suspension abaissée et « verticalisée », suspension contrôlée par un très bel Ohlins japonais à réservoir incorporé. A noter que le BASS est conservé, et que le débattement est augmenté de 5 mm. Le disque et le moyeu avant sont allégés.



Honda 500 CR : de nombreuses pièces moteur internes (cloche d'embrayage, pignon de kick, transmission primaire) ont été allégées sur cette machine. Le piston, redessiné, limite les vibrations. 63 ch à 6 500 tr/mn, 7,35 mkg à 6 000 tr/mn : les chiffres ne bougent pas. Comme sur les autres CR, l'élément de filtre est plus large, les jantes anodisées or et les suspensions améliorées.



NOUVEAUTÉS T.T.



Yamaha TT 350 : Sonauto est disposé à importer cette très belle 350 TT, extrapolation sportive du trail 350 XT à moteur double arbre et 4 soupapes. La future concurrente de la 350 XR Honda dispose bien sûr du double carbu YDIS, d'une admission plus volumineuse, d'un volant d'inertie allégé, d'un piston, d'une distribution, d'un embrayage et d'un embiellage renforcés. La suspension est du type « YZ 85 ». A noter les protections plastiques des poignées et du disque avant, ainsi que l'équipement enduro complet. Cette machine est attendue en janvier.

Honda 80 CR : deux modèles disponibles : le « grandes roues » 18 x 21 et le « petites roues » 14 x 17 (photo ci-contre). Ce dernier est une nouveauté à part entière : cylindre nikasil ATAC abandonné et puissance maxi augmentée (24 ch à 12 000 tr/mn et 1,5 mkg à 11 500 tr/mn). Le « grandes roues » reste proche du 85, avec transmission allégée et filtre plus étanche. Puissance inchangée : 22,5 ch à 11 500 tr/mn et 1,42 mkg à 11 000 tr/mn. Par ailleurs le « petites roues » adopte un frein à disque à l'avant.