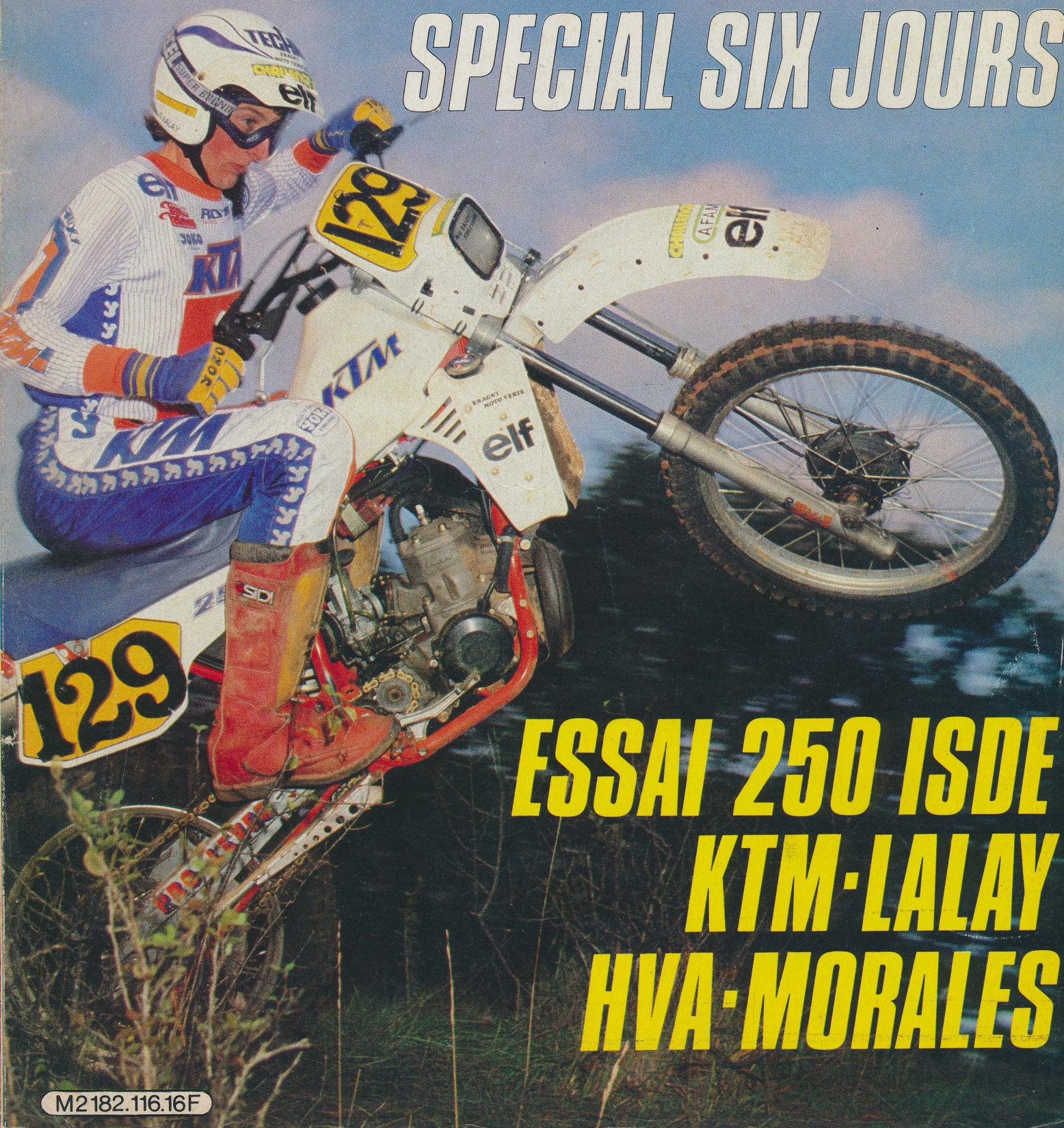


N°116 Décembre 83

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<sup>e</sup> 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 !

# GAMMES CROSS 84 YAMAHA ET HONDA

Par Eric Breton

## OUVRAGES DE REFERENCE



Les constructeurs européens se défontent, mais la lutte est inégale, alors ils jouent la « différence ». Motos plus typées, plus passionnelles ; pour elles on craque et l'on n'en démord plus, quitte à se damner.

Les autres Japonais, Kawasaki et Suzuki, proposent des produits équivalents, sans doute, mais une diffusion plus réduite (en France tout au moins) et une arrivée plus tardive sur le marché les contraint à laisser leurs collègues donner le ton... Honda et Yamaha ; Yamaha et Honda. Malgré la concurrence, c'est toujours la même histoire. Désormais, quelle que soit la cylindrée, quand il s'agit de machines de cross, Yamaha YZ et Honda CR font autorité. Qu'on le veuille ou non.



## Yamaha : 83 plus

Vues de loin, les YZ « L » (millésime 84) peuvent passer pour des YZ « K » au cadre barbouillé de rouge, non ? Avec un coup de rouge également sur les cache-radiateurs au dessin nouveau des modèles refroidis par eau... Décevant, pour les « progressistes » purs et durs...

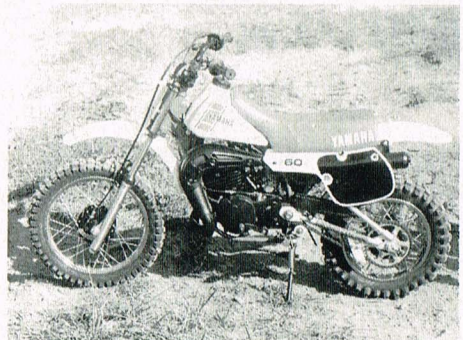
Il n'en est rien. Approchez. Certes, pas de révolution, Yamaha n'a fait que travailler sur la base de la gamme 83 ; moteurs, parties-cycle, l'architecture générale reste identique. Mais, à coup de modifications par-ci, et de modifs par là, la somme de travail est telle que l'appellation nouveaux modèles n'a rien d'usurpée. Par rapport à l'an dernier, les YZ ne sont pas simplement retouchées, elles sont améliorées.

Améliorations communes à l'ensemble de la gamme (de 80 à 490) : outre l'invasion de la couleur rouge, de nouvelles fourches réglables en compression, des amortisseurs de Monocross raccourcis et allégés (sans que le débattement des roues arrière n'en pâtisse) et plus facilement réglables (molette sur la bonbonne fixée sur le cadre) et des roues rayonnées « jante à jante » avec moyeux spéciaux. Côté moteurs, toutes les mécaniques ont gagné en puissance, couple et souplesse, en proportions et au moyen de procédés variant selon les modèles. On va voir ça.

### PW 50, YT 60, YZ 60 : petit Papa Noël...

On pleure encore Tino, mais le Père Noël ne connaîtra pas le chômdu pour autant ! Gâtés, les moullets du cross, chez Yam, avec un « Pee-Wee » 84, un mini « Tri-Moto » (ou ATC trois diapasans) et un YZ 60 à la place du 50, ça ira ?

Le Nouveau PW est colorié à la sauce 84. 4 250 F pour les 4/5 ans, un joujou extra. La version 80 cm<sup>3</sup> est abandonnée, mais les petits (et cette fois les plus grands, un adulte y « tient ») trouveront dans le trois-roues, dit « Shaft », un remplaçant très amusant. Moteur 60 cm<sup>3</sup>, démarrage par cordon lanceur, 6 200 F.



Quant au plus petit des YZ, il cube cette année 60 cm<sup>3</sup> (une catégorie de compétition aux USA) et, malgré son moteur à air et ses dimensions réduites (hauteur de selle 670 mm, 52 kg), c'est déjà une véritable machine de motocross aux performances étonnantes, avec un moteur-canon en particulier. Heureux, les kids ! 7 900 F.

### YZ 80 : diabolique !

Mono deux-temps refroidi par eau. 79 cm<sup>3</sup>. YEIS. Carburateur Mikuni Ø 26 mm. 6 vitesses. 60 kg. 9 360 F.



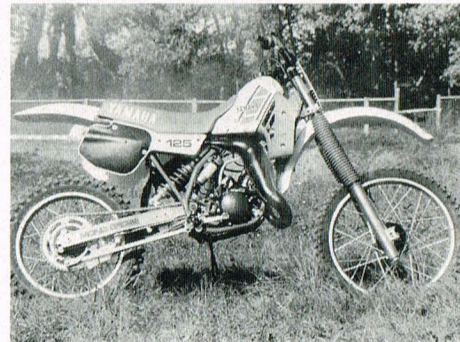
Ce qui change par rapport à l'ancien modèle : un léger surcroît de puissance grâce à un travail du haut-moteur, des débattements de suspensions encore augmentés (AV 255 - AR 260 mm) et deux kilos de gagnés. Au guidon : toujours plus surprenant ! Personnellement, je ne suis pourtant pas le pilote idéal pour cet engin, avec mes 80 kg : tant pis, il en faut plus que ça pour impressionner l'YZ et surtout moins pour m'impressionner moi ! Les pires tremplins, les ornières les plus profondes, ce truc file droit (et vite !) et ne talonne jamais. Et le moteur, bourré de chevaux, s'utilise très facilement. Impressions garanties, et pourtant l'on sait que les limites de la machine sont encore loin. Alors, avec un pilote adéquat question gabarit et attaque, je ne vous dis pas !

### YZ 125 : progrès incontestable

Mono deux-temps refroidi par eau. 123 cm<sup>3</sup>. YPVS. Carbu Mikuni Ø 36 mm. 6 vitesses. 88 kg. 15 850 F.

Qu'en est-il du best-seller ? N'ayez crainte, vous les nombreux fans de la 125 YZ, elle reste le produit exceptionnel qu'on a connu cette année, et mieux encore.

Un carbu de Ø 36, de nouveaux diagrammes et un boîtier de filtre à air plus volumineux permettent d'étendre la plage d'utilisa-



tion du moteur et d'augmenter le couple. Au niveau cycle, la préoccupation des ingénieurs a été de « stabiliser » l'ensemble : une fourche de Ø 43 mm prend la place de celle de 38, la partie AV du cadre est modifiée (colonne de direction, guidon, radiateur, position du moteur) et le bras oscillant s'allonge

de près de 4 cm. D'autre part le frein AV est désormais un double-came.

En selle, la différence est sensible dès le premier contact, à cause du guidon plus bas et du réservoir plus fin. Le comportement du moteur lui aussi a changé : aussi extraordinaire que cela puisse paraître, l'adoption d'un plus gros carbu le rend effectivement plus facile à utiliser. Il est difficile de dire s'il a gagné en puissance pure, en revanche, le 125 YZ a pris du coffre et les reprises sont franchement plus vigoureuses. Sur le papier on pouvait craindre qu'il devint pointu, il n'en est rien. Une réussite, donc.

En ce qui concerne la tenue du cap, là également progrès indéniables. La suspension arrière se montre irréprochable et l'AV a gagné en rigidité. Mais la maniabilité ne semble pas en pâtir pour autant. Le freinage, enfin, a priori excellent, doit lui aussi avoir gagné, en endurance.

Alors ? Eh bien la 125 Yam 84 ne devrait pas décevoir ses supporters. Au contraire !

### YZ 250 : facile !

Mono deux-temps refroidi par eau. 246 cm<sup>3</sup>. YPVS. Carbu Mikuni Ø 38 mm. 5 vitesses. 98 kg. 21 900 F.

Sur la 250 comme sur la 125 cm<sup>3</sup>, le haut-moteur a retenu l'attention des techniciens Yamaha. Mais ils ont également touché à la boîte de vitesses (rapports plus serrés) et dessiné un nouvel échappement. Et adopté un nouvel allumage... Sans parler des modifs

de partie-cycle communes à l'ensemble de la gamme énoncées plus haut.

Au total cela donne une moto encore plus vive — même si la puissance reste à peu près ce qu'elle était — mais surtout ultra-douce. Son moteur est brillant et incontestablement performant, mais ce qui frappe d'entrée, c'est la facilité avec laquelle on l'exploite. Un régal. Le 250 YZ, tout le monde y trouve son compte : Vimond, qui lui fait donner tout ce qu'il a dans le ventre, comme le vulgaire « homo crossens » à qui ce moulin pardonnera bien des faux-pas. Tout cela dans une partie-cycle légère, bien équilibrée et parfaitement suspendue, bien sûr.



Au vu des performances réalisées par les modèles standard en 83, on imagine aisément cette deux et demie capable de gagner un Grand Prix ou un supercross. Elle est aussi à même de faire plaisir au commun des mortels. Tiendrait-on là la moto de cross universelle ?

### YZ 490 : un autre monde

Mono deux-temps refroidi par air. 487 cm<sup>3</sup>. YEIS. Carbu Mikuni Ø 40 mm. 4 vitesses. 102 kg. 22 240 F.

Autant la 250 est la moto « tous publics », autant la 490 n'est pas vraiment un jouet à mettre entre toutes les mains. Car cette « Carlqvist Replica » est l'YZ sur laquelle, on a le plus travaillé la puissance.



Comme si le modèle 83 en manquait ! Cylindre, carbu de 40, clapets, échappement, ils n'ont pas hésité, résultat, ça fait mal ! A tel point que si vous avez le courage d'ouvrir les gaz en grand, c'est déjà que vous êtes un pilote d'expérience... ou un inconscient. Ah il est certain que le pneu AR s'usera plus vite que le ressort de boisseau du carbu ! Cela dit, le monstre sait se faire docile. Il démarre facilement, accepte de fonctionner sur le couple, se balance aisément. Ceux qui « ont les bras » peuvent, en plus, tourner le poignée !...

## Honda : A l'Atac !

Le cas Honda est plus compliqué. Quoique possédant déjà une excellente gamme cross 83, les rouges sont allés plus loin en changeant de millésime. En examinant les CR 84, il apparaît clairement qu'on ne peut parler d'améliorations sur la base des modèles existants, mais bel et bien d'une évolution plus profonde qui repose sur des orientations techniques nouvelles.

A savoir des mécaniques inédites sur les 250 et 500, l'adoption du système Atac sur les moteurs 250, 125 et 80, la venue au frein à disque AV (500, 250, 125) et un nouveau dessin du Pro-Link, le fameux monoshock Honda.

L'Atac, on connaît depuis l'introduction des MTX sur le marché au printemps dernier. Le principe : faire varier le volume de l'échappement selon le régime moteur afin d'améliorer couple et puissance à bas et moyens régimes. Le fonctionnement : un mécanisme centrifuge ouvre (à bas et moyens régimes) ou ferme (à hauts régimes) une chambre à l'échappement et modifie ainsi le volume effectif de l'échappement.

Bien que le système Atac soit différemment placé sur les CR 80 et 125 (sur la sortie d'échappement) et sur la 250 (sur le côté gauche du cylindre), le principe est identique. A noter, ce système ne nécessite aucun entretien ni réglage.

Frein à disque AV : disque 240 mm Ø avec étrier double piston et maître-cylindre particulièrement compact, léger et protégé, au guidon.

Pro-Link : les rapports de biellettes ont été modifiés sur l'ensemble de la gamme. But de la manœuvre : améliorer encore la progressivité.

Et les CR 84 recèlent d'autres « nouveautés » communes : un nouvel allumage à avance électronique variable et le montage, sur les modèles prévus pour l'Europe, de pneus (Dunlop Japan) à profil sable-terrain mou.

Dernière considération sur l'ensemble de la gamme, la standardisation gagne du terrain : boucle arrière du cadre (démontable), garde-boue, selle, plaques frontale et latérale, boîtier de filtre à air, guidon et commandes sont aujourd'hui interchangeables sur 125, 250 et 500 cm<sup>3</sup>.

Dernier détail : à l'inverse de Yamaha qui abandonné ce principe, Honda propose un kit pièces détachées en option (800 F).

### QR 50 - CR 50 : joujoux rouges

QR inchangé, CR 50 simplement quelque peu « gonflé » (de 1 ch), les Honda pour crossmen en culottes courtes n'évoluent guère. Elles n'en restent pas moins bien attirantes pour nos bambins. Un peu plus de 4 000 F le QR, 8 950 F le CR.

### CR 80 : l'Atac en plus

Mono deux-temps refroidi par eau. 79 cm<sup>3</sup>. Atac. 22,5 ch à 13 000 tr/mn. Carbu Keihin Ø 28 mm. 6 vitesses. 62 kg. 10 650 F.



Ce qui différencie le CR 80 « 84 » du « 83 », outre une partie arrière de cadre démontable, c'est l'adoption de l'Atac. Avec en prime un cylindre retouché et un carbu de 28 mm Ø (au lieu de 26), ça donne un gain de puissance d'un ch tout juste. Comme l'YZ 80. Inséparables, ces deux-là ! Des motos fantastiques, ces 80 cross japonais. On se prend à rêver d'être encore un mini vert...

### CR 125 : toujours au top

Mono deux-temps refroidi par eau. 122,7 cm<sup>3</sup>. Atac. 33 ch à 11 500 tr/mn. Carbu Keihin Ø 34 mm. 6 vitesses. 86,8 kg. 17 807 F.

Reconnue par la presse spécialisée comme la meilleure 125 cross 83 au terme de plusieurs essais comparatifs, la Honda CR ne s'endort pas pour autant sur ses lauriers. Et à côté des améliorations partie-cycle communes aux trois CR « grands modèles », elle présente un moteur entièrement refondu.

Sur le bloc de l'an passé se greffent de nouveaux carters, un nouveau cylindre, une nouvelle boîte à clapets, une boîte de vitesses à l'étagement modifié (1<sup>er</sup> et 2<sup>e</sup> rapports rallongés) et, bien sûr, le système Atac.

A l'usage le 125 Honda dernier cru laisse la même impression que le 125 YZ « L » : davantage de coffre, autorisant des reprises plus franches que le modèle 83, même si la puissance maxi, toujours dispensée de façon très linéaire, progressive, n'a guère augmenté dans l'absolu. Autrement dit, le souci

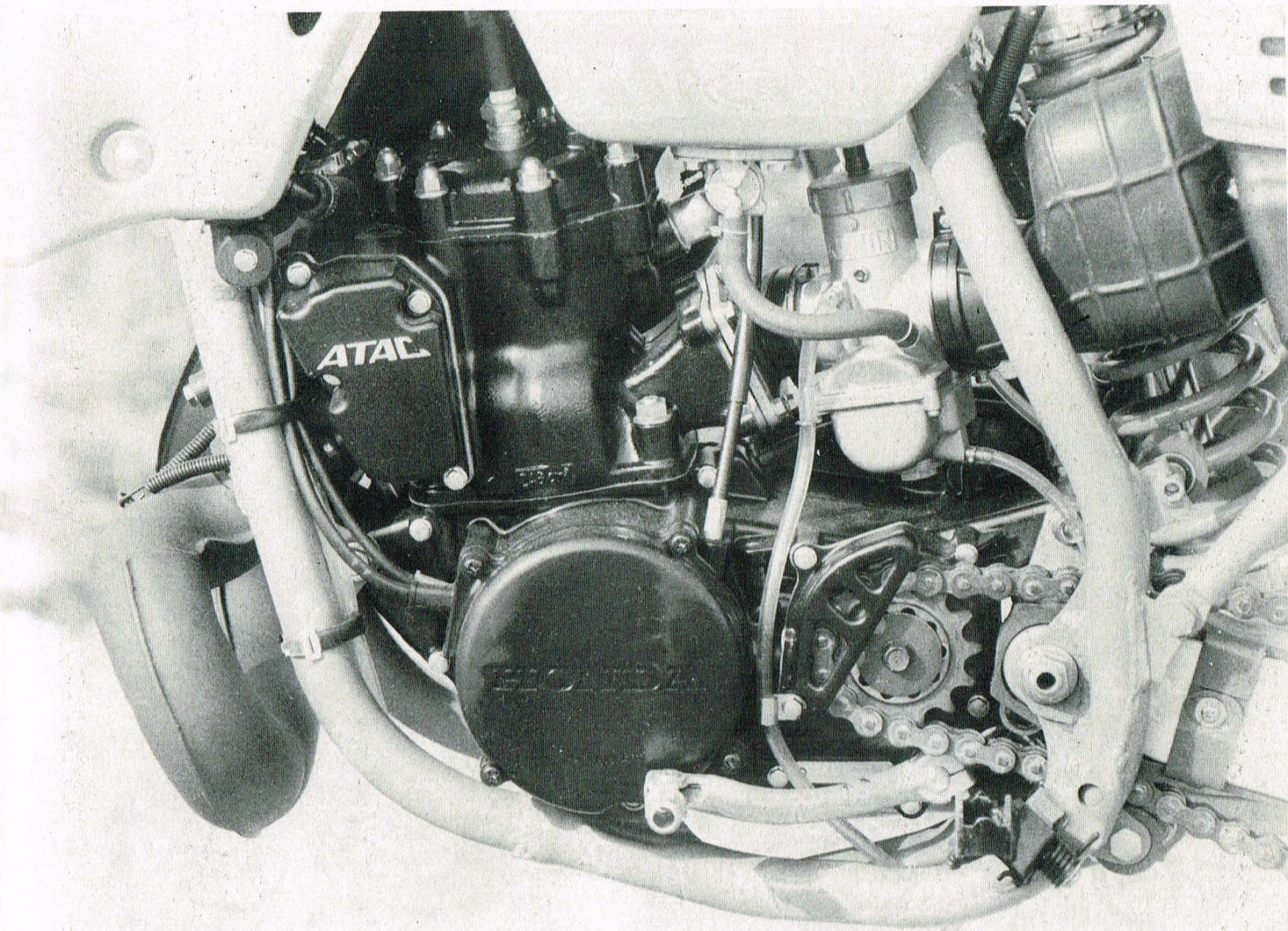
des Japonais semble être aujourd'hui de réaliser des 125 cm<sup>3</sup> utilisables en toutes circonstances au lieu d'aller chercher plus loin et au détriment de la facilité de conduite le dernier ch planqué tout là-haut vers les 12 000 tr/mn.

Dans le même esprit, les suspensions, la rigidité générale et le freinage sécurisent le pi-



lote, le mettent instantanément à l'aise. La nouvelle fourche Ø 43 offre un guidage précis et un amortissement excellent, tandis que le Pro-Link new-look travaille à merveille. La maniabilité, par ailleurs, reste l'un des (nombreux) points forts de cette CR. Et le freinage, avec le disque, se montre puissant et progressif. Arrêtez, n'en jetez plus, que des qualités...

Encore une fois, un pavé — rouge — dans la mare de l'YZ, la Honda 84 ! Oui, mais à 17 807 F, la CR 125 « rend » quasiment 2 000 balles à sa concurrente. Un mauvais point, pour sûr.



La « touche » Honda 84 : système ATAC à l'échappement, ici sur la CR 250.

### CR 250 : la pêche

Mono deux-temps refroidi par eau. 246 cm<sup>3</sup>. Atac. 45 ch à 8 000 tr/mn. Carbu Keihin Ø 36 mm. 5 vitesses. 95,8 kg. 22 228 F.

Atac, frein à disque, Pro-Link modifié, allumage électronique à avance variable trouvent place sur la 250 CR 84. Mais ce n'est pas tout : le bloc moteur est entièrement nouveau, avec pignon de sortie de boîte à gauche, et ce 250 a été conçu en poursuivant deux objectifs précis : poids minimum et puissance maximum à tous les régimes. Et c'est réussi ; super brillant, ce Honda accélère



comme une balle. Plus puissant, c'est certain, que le modèle 83, il est surtout d'une vivacité extraordinaire, quelle patate ! Par rapport à un YZ, le 250 CR est incontestablement plus méchant, certains diront plus brutal ; sûr, on ne retrouve pas toute cette onctuosité sans égal qui « fait » le Yam et le

rend tellement efficace, toujours et partout, mais on s'amuse au guidon de la 250 CR, oh oui. Gas...

Légère, super maniable et parfaitement saine, mais dotée de suspensions plutôt fermes d'origine, la partie-cycle joue à fond le jeu du moteur. Attaque, messieurs ! Diablement efficace, mais il faut y mettre du sien, se « donner ». Allons-y !

### CR 500 : 19 cm<sup>3</sup> qui causent

Mono deux-temps refroidi par air. 491 cm<sup>3</sup>. 61 ch à 6 500 tr/mn. Carbu Keihin Ø 38 mm. 5 vitesses. 102 kg. 23 265 F.

Là aussi, nouveau moteur, avec chaîne à gauche. Standardisation, disait-on. Adieu 480 (472 cm<sup>3</sup> - 89 x 76) voici un « vrai » 500 (491 cm<sup>3</sup> - 89 x 79). Mais pas d'Atac (« pas besoin »), ni de refroidissement liquide. Juste deux écopes qui dirigent l'air avec insistance sur cylindre et culasse.

La 480 CR 83, c'était l'an dernier la plus « petite » des 500 du marché.

Accessible, facile à conduire, légère, super efficace, elle s'était permis de faire la nique aux « full size » lors de notre Match pour un Choix des 500 cross en janvier dernier. Personnellement, j'aimais cette 480. Oui mais voilà, Honda ne pouvait rester en retrait et se devait de proposer son monstre, sa « grosse » grosse, comme la concurrence et même encore plus fort. Avec la 500 CR, c'est fait ! La fiche technique annonce d'ailleurs carrément 61 ch ! Et il faut le reconnaître, la 500 est nettement



plus performante que la 480. Avec un bon pilote en bonne condition physique au guidon, ça commence à aller très très vite ! D'autant que la maniabilité reste surprenante et que les suspensions et le freinage « suivent » malgré toute la cavalerie. Seul problème, qui est capable d'emmener plus de trois tours une pareille écurie en attaquant un tant soit peu ? Quelques inters aux biceps avantageux. Vous, je vous conseille la salle de gym...