N°122 Juin 84
17F 137fb.5,50fs.$3,80.4,25pts

# moto verte

UN MATCH POUR UN CHOIX

## LES 600 TRAIL EN TUNISIE

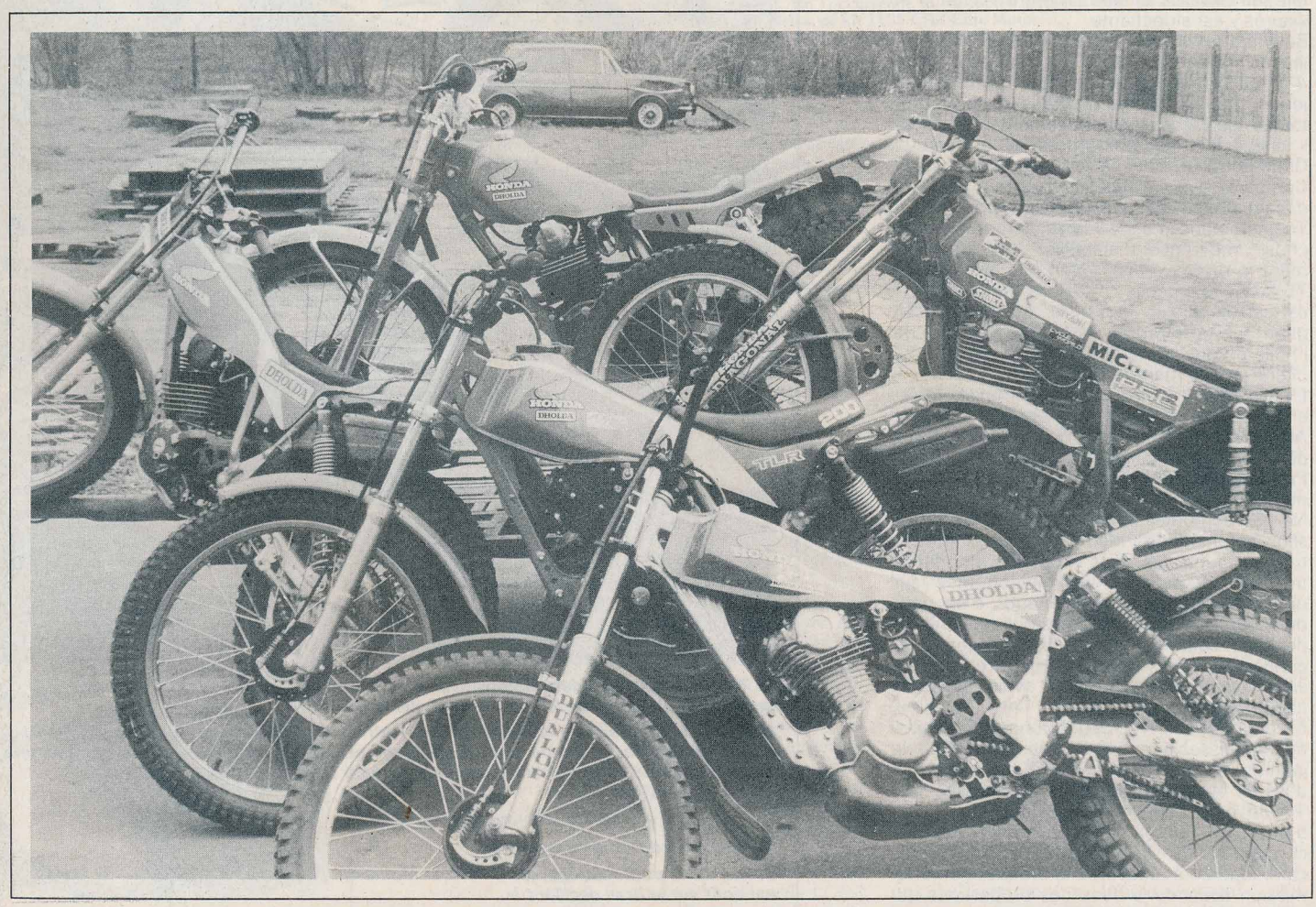
M 2 182.122.17 F

# PREPARATION HONDA 200 TL

Adapté du roman de Jules Vert par Philippe Horville.
Photos D. Horville.

# DE LA TL A LA UNE

**Archi-connu, le plan du mec qui va acheter des cigarettes et qui revient vingt-cinq ans plus tard ! Ça fait loufoque – et pourtant ! – l'aventure est au coin de la rue...**
**Un exemple au hasard : le mien. J'ai commencé cet article dans mon salon, bricolant tranquillou ma 200 TL toute neuve. De temps à autre, je passais chez quelques accessoiristes, je téléphonais ou visitais des « branchés TL ». Au plus, j'organisais un raid au rayon bricolo du BHV ou de la Samaritaine. Et puis, à l'image des cabines tournantes de la « traite des blanches », je me suis retrouvé en plein milieu des Flandres, dans une débauche de 200, 240, 250 TL R, RS, 360 R-TL, sorties direct de chez HRC !**
**Faut que je vous explique ça depuis le début...**




*TL délire... 125 au premier plan, 200 derrière, 240 à gauche, 250 au fond et... 360 à droite. Ce qu'on aimerait avoir dans son box !*

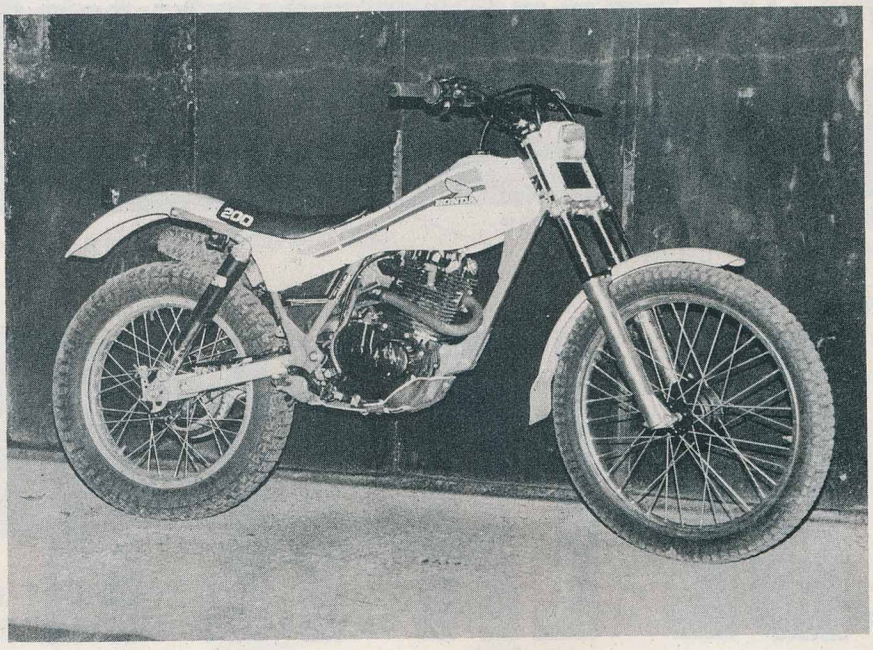
Le début, c'est juillet 83, la sortie de la 200 TL.
Trois mois après, quatre-cent-cinquante motos sont vendues et Honda-France est en rupture de stock. Au bout de six mois, six-cent motos vendues, ceci malgré l'hiver. Pas plus tard qu'hier, au trial de Soucé, j'ai compté pas moins d'une dizaine de TL aux mains de débutants ou de pilotes confirmés. Qu'est-ce à dire ?
Rappelez-vous la TY, une machine qui a marqué son époque et qui s'arrache toujours dans les petites annonces.
Quel rapport ? Rudimentaire, mon cher klaxon !

## Coupable ? Non, capable de tout faire !

Le secret de la 200 TL, c'est qu'elle représente la moto de trial de base : saine, homogène et polyvalente. A partir de ça, on peut tout obtenir : la facilité, la performance... et le plaisir toujours !
Telle qu'elle est livrée (ou presque), elle peut combler randonneurs ou trialiseux. Les zonards vont lui découvrir d'indiscutables aptitudes et de réelles performances. Tout cela moyennant quelques « adaptations » qui vont de la plus minime à la plus sophistiquée. Voilà donc tous ces trucs, assortis de conseils pertinents.
Une simple affaire de préparation, en fait...

## L'indispensable

Eh oui, y'a quand même un minimum...
Je vais vous faire rigoler, mais commencez donc par désosser votre moto de tout son attirail « street legal ». Vulnérabilité d'abord, poids ensuite (six kilos de moins sur la balance), esthétique et surtout maniabilité. Pourquoi ? Le plus gros de l'allègement se fait sur l'AV ; la différence entre « avant » et « après » est stupéfiante.
Bon, yapukaroulé. Attention ! Mollo, les jeunes, gaffe au rodage... Un moteur neuf, 4-T qui plus est, c'est à traiter comme une jeune mariée. Même usinées proprement, toutes les pièces en mouvement doivent se « faire » les-unes-aux-autres-en douceur... Cette douceur, vous la retrouverez à l'usage. Comparez avec le moulin massacré de votre copain Brutos qui glingue lamentablement...
Toujours dans la série « le vieux radote », une chose impérative : surveillez très attentivement le niveau d'huile. Non pas que le 200 TL soit une friteuse, mais, de conception, il est calculé « juste » en huile. Alors, soyez vigilant et généreux : choisissez plutôt de l'huile de qualité, genre synthèse. Non, je ne citerai pas de marque !).
L'huile, c'est sympa quand il y en a. Mais, c'est encore mieux lorsqu'elle est chaude. Alors, respectez le temps de chauffe ; sorties de garage en wheeling à proscrire...
Puisque j'en suis à interdire, autant continuer.
Ne pas démonter le système du décompresseur automatique. Même s'ils ne sont pas très costauds, les Japs n'ont pas pondu ce truc pour économiser vos molltogomes (sur un 200 !). Non, c'est plus finaud : c'est pour diminuer les efforts exercés sur le mécanisme de kick, celui-ci étant réalisé « léger ». Je connais d'ailleurs quelqu'un qui a cassé plusieurs fois à cet endroit pour avoir procédé à cette ablation malheureuse.
Et, pour en finir avec cette rubrique très autoritaire, laissez-moi piquer une crise. Que la jaunisse frappe ceux qui ont affublé la TL d'un tel étagement de boîte de vitesses ! La 1re de cette 200 tire plus long que la 2e d'une 350 Sherpa (respectivement 29,4 % contre 28,7 %) !C'est ridicule et très chiant, car il faut alors raccourcir le braquet de transmission secondaire dans des proportions qui pénalisent exagérément la vitesse de pointe

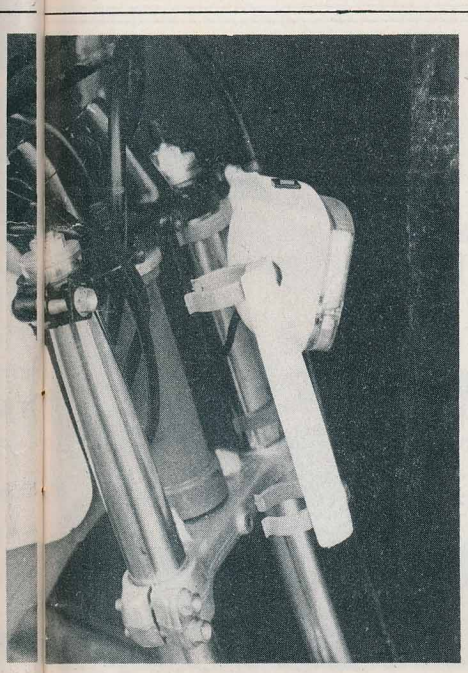


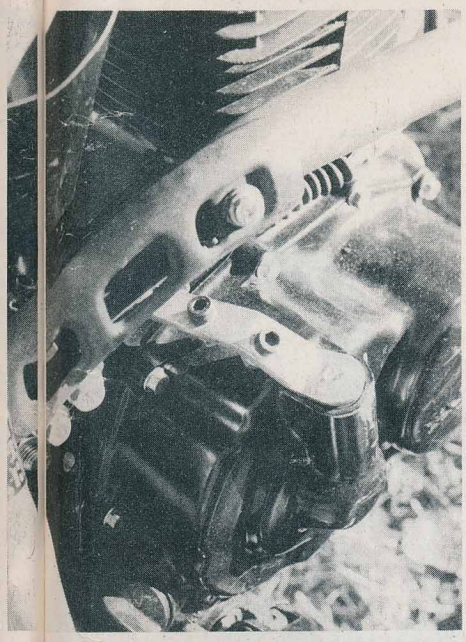

1 2

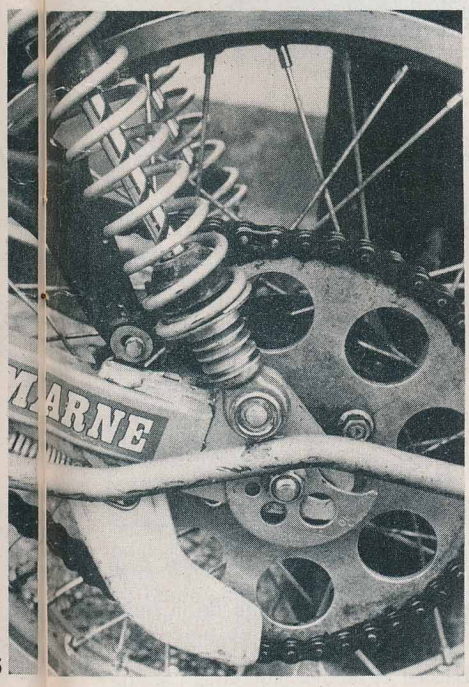
3 4

1. *TL des villes, 200 des champs... Braquet raccourci, plaque-phare Acerbis, amortos Fournalès, feu AR TY ; le trial plaisir pour tous...*
2. *Détail du montage de la plaque-phare. Antivol de direction viré (obligatoire) et quatre colliers de plomberie pour un montage propre et solide et un démontage en une seconde. Notez l'interrupteur d'éclairage intégré au phare (plus une goutte de silicone pour l'étanchéité).*
3. *Comment s'offrir un embrayage « un doigt ».*
4. *Une zonarde sans complexes !*
5. *Les cales pour rallonger les amortos. Moins de 100 balles chez Moto... le reste est écrit sur le bras oscillant !*

5








## *ENCORE PLUS...*

**Evidemment, il y a les insatisfaits. Ceux qui achètent une moto et qui veulent « la même en mieux », les avides de performances, les exigeants, les conquistadores de l'idéal. Et, en ce qui concerne la 200 TL, force est de reconnaître que sa polyvalence lui coûte de la performance brute.**
**Pour tirer la quintessence de cette machine, voici de quoi faire...**

### *LES KITS HONDA*

**« On n'est jamais si bien servi que par soi-même », telle est la démarche du géant rouge pour améliorer la gamine. Mais, à quel prix !**
**– le kit A – réf. 06130-NC 6-000.**
**C'est le kit moteur, cylindrée 222,4 cm³ (66 × 64,9 au lieu de 65,5 × 57,8. 13 cv à 6 000 tr/mn au lieu de 13,4 à 6 500 – 1,62 mkg à 4 000 tr/mn au lieu de 1,80 au même régime) le kit comprend cylindre, vilebrequin, segment, fourchette centrale, clips d'axe de piston, mais pas les joints, qui sont de série.**
**N'ayant pu l'essayer, la lecture de la fiche technique indique tout de même un moteur plus « longue course » (presque carré), avec le corollaire : puissance plus bas dans les tours et plus étalée. Une TL davantage tracteur, ça coûte 3 350 F TTC plus un usinage des carters.**
**– le kit B – réf. 06230-NC 6-000.**
**La boîte de trial qui fait cruellement défaut à la TL standard ; 1re à 4e serrées pour les zones, 5e et 6e pour l'interzone, des crabots spéciaux de 1re à 3e, et l'ensemble est renforcé.**
**Le kit comprend tous les arbres, tous les pignons, les clips et rondelles, une sortie de boîte à 9 dents, une pompe à huile et une cloche d'embrayage. Il coûte 3 990 F TTC. Cher, pour rectifier le tir !...**
**– le kit C – réf. 06520-NC 6-000.**
**Bras oscillant alu, axe de roue AR, bagues AR, vis.**
**Pour une réduction du poids non suspendu et de vos économies : 1 980 F TTC.**
**– le kit D – réf. 06170-NC 6-000.**
**C'est le kit réservoir-selle en une pièce. Réservoir plus petit (3,5 l) et une selle plus basse. Il est complet, prêt à poser, pour 2 215 F TTC.**
**– le kit E –**
**Il concerne les réglages de transmission et de carburation. Au choix : couronne quarante-et-une dents (227 F), 42 dents (227 F), chaîne 520 TR 94 maillons (270 F), gicleurs de 100-102-105-108-110 (10,45 F pièce), gicleurs de ralenti de 35-38 (15 F pièce).**
**– le kit F –**
**Kit suspensions « usine ». Fourche 2 600 F TTC et amortisseurs 1 360 F TTC.**

### *LES KITS DHOLDA*

**Dholda, je vous en cause à part. Ce respectable préparateur commercialise toute une gamme de kits. C'est intéressant, jugez-en, puisqu'il fabrique :**
**– un kit réservoir-selle polyester (3,5 l). Prêt à poser, cet ensemble coûte environ 1 800 F. TTC**
**– des prolongateurs d'amortisseur ( + 25 mm) ; dans les 350 F les deux bouts,**
**– un prolongateur de biellette d'embrayage ( + 25 mm, avec tous les réglages) pour 30 F,**
**– kit 236 cm³ (67 × 64,9) dont je vous cause également à part pour 5 800 F.**

### *LA TL 240 TOURIST TROPHY MOTOCYCLE*

**Richard Barbe, concessionnaire Honda d'Argenteuil, réalise à la demande une 240 TL. C'est un kit « big-bore », obtenu à partir du cylindre d'origine suralésé et d'un piston Honda non identifié. J'ai essayé cet engin ; c'est sympa. Imaginez une 200 TL qui lève toute seule en 3e avec le braquet d'origine ! Grosse augmentation de couple et souplesse améliorée. Beau travail... Seul inconvénient : Richard Barbe n'installe ce kit que sur les motos qu'il vend. Alors, si vous voulez revendre votre 200 et racheter un 240 Tourist Trophy, il vous en coûtera 16 940 F TTC.**

### *LA TL 210 DELWICHE MOTOS*

**C'est le destin qui a cogné à ma porte... En l'occurrence la rencontre inopinée avec un motociste belge (encore un !) qui a kité sa 200 avec un piston de kit 1135 CBX Elite Motor.**
**Comportement étonnamment amélioré du moteur compte tenu de la faible augmentation de le cylindrée. Et modif, paraît-il, pas très onéreuse...**

(eh oui ! la rando sur l'interzone...). D'origine, la TL emmène 13 × 44. Après enquête, je conseille 9 × 44, voire 9 × 47 ou 9 × 48 pour la zone. En rando, un 10/11 × 47/48 me semblerait judicieux.
Après ce raccourcissement énergique du braquet, surveillez bien la chaîne ; sa courbure est exagérée sur le pignon et, de plus, elle frotte constamment sur le patin nylon du bras oscillant. Fatigue...
Quand je pense qu'une *vraie* boîte de trial existe, mais en kit à 4 000 balles ! C'est un coup à voir les possesseurs de TL bloquer l'autoroute A 4 en direction de Marne-la-Vallée. Drame...

## Le nécessaire

Comme le titre l'indique judicieusement, c'est la rubrique « pas complètement obligatoire, mais plutôt débile de ne pas le faire... » Puisqu'au chapitre précédent, on a viré phare et feu d'origine, faudrait voir à voir, ou à être vu...
A l'AV, c'est une plaque-phare Acerbis qui représente le meilleur compromis éclairage/esthétique/poids. A noter que le montage nécessite l'ablation de la goulotte d'antivol de direction, qui est soudée sur la colonne du même nom. Deux conseils en passant : 1) fixez les cosses sur le connecteur qui relie la plaque-phare au faisceau directement au dos du cuvelage (en les bridant pour éviter l'arrachement ou le cisaillement). Motif : l'AV du réservoir avançant au ras de la colonne de direction, il vous faudra démonter caches latéraux, selle et réservoir pour accéder à la connection si celle-ci est placée sous le réservoir. Raté, le démontage rapide de la plaque-phare ! 2) placez l'interrupteur d'éclairage directement sur la plaque-phare, ça fait moins de fils qu'en le passant au guidon.
A l'AR, c'est l'inévitable feu TY (on y revient !) qui s'impose.
Et, même s'il est plus cher, choisissez le Yamaha plutôt que l'adaptable. Sur le premier cité, le cabochon est beaucoup plus facile à retirer en montant des petites BTR, alors que ce n'est pas possible sur le second (cabochon retenu par des vis à bois).
D'origine, dans une optique trail-bike, Honda a pondu un superbe renvoi de sélecteur digne d'une routière « bracelets/commandes reculées ». Nous, les Verts, sommes beaucoup plus simples. On supprime le renvoi, et moyennant un léger remodelage du sélecteur, on place celui-ci directement en bout d'arbre de sélection. On gagne en précision, en agrément et on minimise les risques de casse.
Et, puisqu'on parle agrément des commandes, voici pour conclure ce chapitre une modif extrêmement bénéfique quant au plaisir et à l'efficacité de votre pilotage. Il s'agit de l'embrayage qui, malgré l'onctuosité de sa commande, se révèle brutal, peu progressif dans son fonctionnement. Cela signifie calages dans les cas limites et trajectoires élargies dans les virages serrés. La solution est toute simple : il suffit de rallonger la biellette d'embrayage en ressoudant ou en boulonnant une longueur supplémentaire sur celle d'origine.
La bonne valeur de cette rallonge se situe autour de 25 mm. Plus court, ça ne modifie pas suffisamment le fonctionnement ; plus long, ça rend l'embrayage trop « lent ». Pen-

sez également à tordre la patte de fixation du réglage inférieur de câble d'embrayage afin que celui-ci tire « en ligne », c'est-à-dire bien perpendiculaire à la biellette.

## Le sérieux

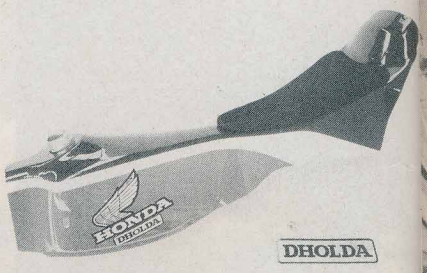
Voilà, votre 200 est désormais débarrassée des « bavures » du produit brut. Mais, il serait dommage de s'arrêter en si bonne voie, pourquoi ne pas « finir » ce début de préparation ?
D'origine, la TL est plutôt basse. Dans certains cas, la garde au sol s'avère insuffisante. D'une façon systématique, tous les « branchés » TL ont remonté la moto sur ses suspensions.
A l'AR, il suffit d'interposer une cale de 20 mm d'épaisseur au bout de la tige de l'amortisseur. Une autre solution consiste à avancer l'ancrage inférieur des amortos sur le bras oscillant d'environ 20 mm. Pour ce faire, souder un renfort en fer plat de 5 cm de long juste derrière la fixation d'origine. Cette modification amènerait, paraît-il, une réponse plus franche de l'amortisseur en détente (un peu lente d'origine). Troisième chose : pour les gabarits plutôt « balèzes », il est bon de rajouter une cale sur le ressort d'amorto, assez mou d'origine. De toute façon, il faut régler la précompression du ressort plus dure.
Pour remonter l'AV de la moto, il faut descendre les tubes de fourche au ras, voire même 1 à 2 mm au-dessous du té supérieur. Quant au réglage de la fourche elle-même, il faut mettre la quantité d'huile préconisée par le constructeur, en ne jouant éventuellement que sur la viscosité. Pour la pression de gonflage, il faut soulever l'AV de la moto, de façon à ce que la fourche soit bien descendue, puis vider l'air en appuyant sur les valves. Revisser les bouchons et reposer la roue AV. Si ce réglage s'avère trop souple à votre goût, vous pouvez rajouter de l'air, sans excéder, toutefois, 150 g de pression.
Tiens ! Et pendant qu'on parle fourche, pourquoi ne pas lui offrir une petite paire de soufflets-qu'est-ce qu'on dit, les joints spi ?

### *Carnet d'adresses*

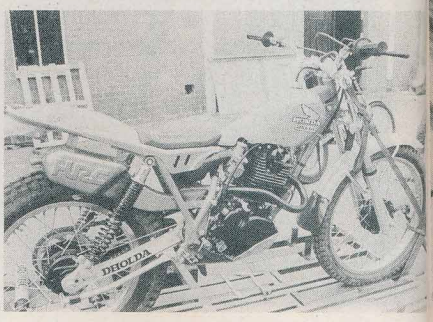
**Tous les gens dont au sujet desquels je vous cause existent dans des endroits précis. Pour les emplettes ou les visites, voici de quoi les contacter ou les dénicher :**
**— Patrice Gaunay, complètement fou des TL et très renseigné sur le sujet, jeune patron sympa de « 2 Roues Service », 66, Faubourg Saint Andoche, 71400 Autun. Tél. : (85) 52.75.66.**
**— Richard Barbe, Tourist Trophy Motocycle, 23-28, boulevard Jean Allemane, 95100 Argenteuil. Tél. : (3) 961.18.63 ou 961.00.44.**
**— Moto Marne, 8, quai d'Anjou, 94170 Le Perreux-sur-Marne. Tél. : (1) 324.05.23.**
**— Jean D'Hollander, Brug Lemmensstrabe 14-16, 9618 Hamme-Moerzeke, Belgique. Tél. : 19/32. 52.47.77.44.**
**— Del-Wiche Motos, chaussée de Dinant 966, 55150 Wépion, Belgique. Tél. : 19/32 81.46.15.24.**
**– Elite Motor, 3/14, rue Joannès, 93220 Lagny. Tél. : (1) 302.63.63.**

Si les sabots d'Hélène sont tout crottés, celui de la 200 n'a qu'un seul tort : celui de n'être maintenu à l'AV que par un seul boulon. Sur un choc, le sabot peut donc pivoter latéralement et casser les carters. Pour éviter ce genre de désagréments, il faut rajouter deux autres points de fixation, de part et d'autre de la fixation d'origine, au moyen d'une patte habilement soudée sur la pièce de fixation AV du moteur.
Ça ne peut pas faire de mal, si c'est bien réalisé, et ça supprime l'espèce de fouillis d'origine : je parle de la pose d'un faisceau électrique simplifié. Pompez servilement le schéma que je vous soumets, et vous n'aurez aucune angoisse quant à la bonne tenue de vos ampoules.

1



2



3

5

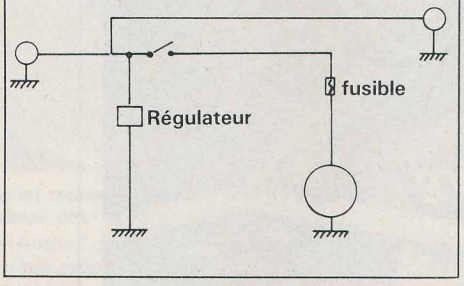
***1. Et toujours chez Moto Marne, le look Lejeune. A noter que le radiateur peut-être monté transversalement sous le réservoir.***
***2. Le kit selle-réservoir poly Dholda. Avec niveau d'essence visible sur le devant. Et moins cher que le kit Honda...***
***3. La 250 RS : rien à voir avec le 200. Cadre en tubes ronds et géométrie différente, bras oscillant alu, réservoir alu, fourche et échappements différents, frein AR commandé par cable.***
***4. Le bloc du 125 mono, duquel est extripé le 200, ne pouvait être développé davantage sans problèmes de fiabilité. C'est donc un moteur radicalement nouveau dont hérite le 250 RS. Les carters sont plus épais, le vilo est plus lourd de 600 g., la boîte est renforcée et (cette fois) étagée trial. Le cylindre est imposant avec ses immenses ailettes, tandis que l'allumage est reporté sur la culasse, pour laisser la place à un volant plus lourd qui augmente l'inertie. D'après certaines rumeurs, c'est peut-être le futur moteur de la TL 240 ? qui serait commercialisée en France en 1985 ; une chose est sûre : Honda prépare un « truc fumant » pour le marché du trial à cette date.***
***5. « La même en mieux » c'est la 250 RS. Une moto étonnante, aussi bien en ce qui concerne le moteur que la partie-cycle.***

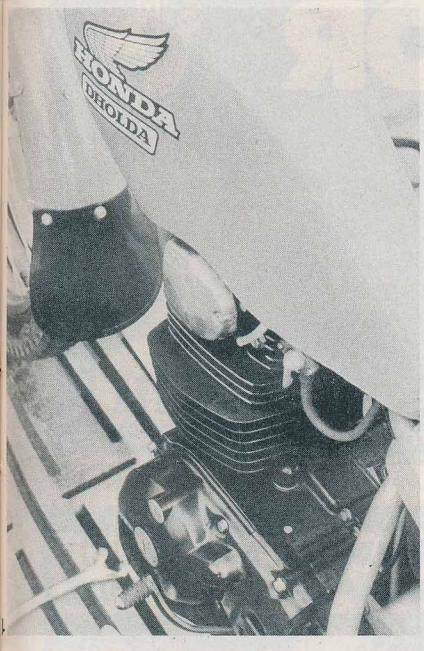
Le limiteur de tension 6 V est d'origine PX 50 Honda (réf. 31400-197-770) ; il est parfaitement adapté au cas présent et de plus, son prix est modique.
Dans la série « trucs à zéro balle », retournez la poignée de gaz de telle façon que la sortie du câble soit en-dessous du guidon, bien à l'abri des maladresses que vous ne commettez jamais, bien sûr...

## Le plus

Puisqu'on cause guidon, pourquoi ne pas y mettre les embouts du même nom ? Et si on en est à casser la tirelire, on peut se fendre d'une paire de pneus. Michelin vous propose le jour contre la nuit, pourquoi hésiter ? Une réserve pour ce qui concerne les randonneurs ou trialiseux timides : les gommards d'origine ne sont pas forcément à jeter à la poubelle et les Michelin s'usent vite sur la route... Sachez z'aussi que Fournalès commercialise des amortisseurs pour la TL. Ça coûte 1 500 F la paire, c'est plus léger de 800 g que la paire d'origine et de plus, Fournalès peut vous proposer d'office l'entraxe augmenté (cf. chapitre « sérieux »).
Si vous avez rehaussé l'assiette de la moto comme indiqué plus haut, les pinailleurs pourront, afin de redescendre le centre de gravité, abaisser et reculer légèrement les repose-pieds moyennant bidouille perso.

**SCHEMA FAISCEAU SIMPLIFIE**





## *TOUJOURS PLUS !*

**Au début de cet article, je vous ai parlé d'un coup de magie qui m'a fait passer du cadre tranquille de mon bricolage pépère à celui plus grandiose d'un contact direct avec des TL issues de chez HRC.**
**C'est encore un coup de la « Belche connection ». Intensifiant ma prospection téléphonique, j'ai contacté HRC Belgique qui m'a mis en relation avec Jean D'Hollander, important concessionnaire Honda, près d'Anvers « Dholda, vous connaissez ? C'est le nom d'une écurie d'endurance qui a toujours très bien marché pendant quinze ans de course. Evidemment, ce n'est pas notre rayon. Sauf que Dholda (D'Hollander/Honda) s'est mis depuis cinq ou six ans au trial. Avec la même passion et la même compétence. Ce n'est donc pas un hasard si Jean D'Hollander s'est retrouvé adjoint technique de Kiyoteru Hattori, lui-même metteur au point des motos de Lejeune. Intéressant, izentite ?**
**Je me suis donc propulsé jusque dans les Flandres pour faire la causette à l'orfèvre. A peine entré dans l'atelier, quoi c'est-y que je vois-je de tous mes yeux zécarquillés ? Tout plein de 200 TL, préparées ou non, des 240 Dholda, des 250 RS HRC et, dans un coin, deux 360 R TL, enfouies sous une accumoncellement de pièces usine. Et, si la 222 prévue n'est pas au rendez-vous, avouez que ce flash en technicolor donne dans le grandiose !...**
**Accompagné d'un jeune espoir du trial belge, Arne Dupond, je suis donc parti essayer une 240 Dholda et une 250 RS.**
**Ce qui caractérise la 240, c'est évidemment son moteur. Si on reproche à la 200 son manque de puissance, le tableau change en ce qui concerne la 240. Le moteur est désormais étonnamment vigoureux ; que ce soit en 1re, 2e ou 3e, les obstacles sont avalés à la moindre sollicitation de la poignée de gaz. Plus besoin de paniquer devant une marche abordée à l'arrêt ; occupez-vous du pilotage, le moteur se charge du reste... Cette métamorphose est carrément diabolique, d'autant plus qu'elle ne s'accompagne pas d'une quelconque perte de souplesse et qu'en aucun cas le moteur ne s'avère brutal. La partie cycle n'est pas dépassée par cette nouvelle motorisation. Au guidon de cette petite teigne, la seule différence réside dans le fait que la TL fait encore plus « petite moto ». C'est fabuleusement agréable ; on a l'impression de pouvoir se permettre n'importe quoi ; cette moto donne envie de jouer ! Bref, le plaisir de la TL multiplié par les chevaux...**
**Lorsqu'on monte sur la 250 RS, la sensation est toute différente. A l'image de la moto elle-même, d'ailleurs, qui n'a rien de commun avec la 200 TL (reportez-vous aux photos et aux légendes). Au niveau du moteur, la 250 donne l'impression trompeuse d'être plus puissante que la 240. En fait, cela vient du fait que le moteur respire plus fort grâce à une admission et un échappement beaucoup plus « libres » (et plus bruyants, d'ailleurs...). P'têt ben aussi que les diagrammes sont différents... le résultat est là : une puissance immédiate, mais sans brutalité ; la sensation que le couple est plus important mais curieusement, avec moins d'inertie que le 240, et enfin une souplesse fabuleuse. Un moteur puissant mais hyper docile et disponible ; les montées en régime d'un 2-T et la traction du 4-T ! C'est étonnant-et supérieurement efficace...**
**Efficacité également en ce qui concerne la partie cycle. Toujours le petit gabarit, mais allié à une rigueur de comportement de moto de course. Pas de trajectoires baveuses, l'AV guide la machine façon ventouse ; l'AR suit avec promptitude toutes les réactions de la moto. Pas d'inertie dans le comportement de la moto ; une légèreté alliée à une excellente stabilité ; une authentique moto de compétition, en fait...**
**Pas étonnant, puisque c'en est une, construite en petites séries par HRC Japon ! Et, étant donné les excellentes relations qu'entretient, Jean D'Hollander avec HRC, vous pouvez toujours lui passer commande si vous avez 20 000 balles environ (hors taxes !) à investir dans de la performance et du plaisir majuscules...**

Dans le même ordre d'idée, ils pourront également creuser la selle, à l'image de ce que font les stars.
La selle ! Elle mérite le détour... Son démontage commande celui du réservoir et aussi l'accessibilité à toute la mécanique. Ce ne serait rien si elle n'était pas fixée par deux boulons situés sous le garde-boue AR. Commode... Alors creusez-vous un peu les méninges pour obtenir une fixation plus rapide. « Sous les pavés, la plage » ; et sous la selle, le filtre à air.
Bien fichu sauf qu'il faut vérifier son raccord au carbu (ça se déboîte facilement), soigner l'étanchéité à l'AR sous la selle, du côté où il respire.
Le boîtier, lui, est fixé par deux boulons. Il faut lui rajouter une troisième fixation, car il peut se mettre à vibrer et faire ratatouiller le moteur à haut régime.
Le garde-boue AV d'origine se casse (trop) facilement ; cela provient du fait qu'il est fixé trop rigidement à son support. Pour rectifier le tir, il faut revoir ses fixations en y intercalant des silent-blocs.

## Le must

Ben oui, y'en a des qui peaufinent le détail chiadé...
La sortie du silencieux crache tout sa fumée sur le garde-boue bien propre qui ne le reste pas longtemps. Moyennant soudure, y'a moyen de moyenner une déviation à la sortie. Gaffe tout de même à ne pas trop freiner les gaz.

### *La 125 TL*

**Tout ce que j'ai dit sur la préparation de la 200 s'applique évidemment au 125. Quelques bricoles et le moteur exceptés, bien sûr.**
**Puisqu'on en parle, il est bon de rappeler une fois de plus qu'Elite Motor commercialise toujours le kit 175 pour 125 mono Honda (et homologué par Honda Japon !). Un plan archi éprouvé pour 995 F TTC...**

Toujours en matière d'échappement, le noir mat d'origine tourne rapidement au vilain marron rouillé. Renseignez-vous au rayon époxy, chromage, cadmiage... Un fusible sur la sortie éclairage du volant, ça peut peut-être faire plus que joli. C'est encore plus chic si on le remplace par un disjoncteur de 250 XT...
Et si le look Lejeune vous inspire, sachez que Moto Marne (un nom connu en matière de trial 4-T) commercialise un kit radiateur d'huile pour 600 balles (ça nécessite un usinage des carters, faut donc venir avec sous le bras ou les envoyer).

## Le moteur

Z'avez remarqué ? Pas un mot sur le moteur. Oubli ? Que nenni... Simplement, il n'y a rien de spécial à faire dessus hormis le raccourcissement de braquet et 2-3 bricoles que voici livrées à votre avidité cambouineuse.
D'origine, la TL est équipée d'une bougie NGK DR8 ES. C'est une bougie anti-parasitée qui peut provoquer des ratés d'allumage. Dans le cadre d'une utilisation trail-bike, vous pouvez la changer pour une D 8. Mais pour le trial pur, il est conseillé de monter des bougies plus chaudes : D7 ou D6. Mais attention en interzone ou en rando ! Un trou dans le piston, ça fait toujours mauvais effet...
La carburation d'origine est la bonne. Evidemment, y'a moyen de finasser pour l'adapter au mieux à votre pilotage ou à votre type d'utilisation. Par contre, il est conseillé de bien vérifier le niveau de cuve qui est d'origine plus ou moins aléatoire. Et si vous voulez chiader, poussez l'isolation thermique du carbu et du filtre à air (amiante en plaque ou en cordon, bavette entre cylindre et carbu).
Pour les ceusses qui en ont le courage ou les moyens, un travail de la culasse n'est pas à dédaigner. Ah non ! pas de furieux coups de fraise, juste un surfaçage et un rendu « propre » de ladite culasse. C'est tout et en plus, ce n'est pas obligatoire, c'est « mieux ».

## Fausse sortie

Voilà ! On touche au but. Excepté le problème de boîte de vitesses, la préparation de cette 200 TL ne relève pas du surnaturel ; c'est presque une préparation « standard ». Passer du domaine « grand public » à celui nettement plus exigeant de la spécialisation, voire de la compétition, c'est une belle performance que seule une moto réussie peut se permettre. C'est le cas, et l'engouement qu'elle suscite constitue une confirmation éclatante. Le satisfecit, quoi !

■