



Présentation des YZ « 80 »

par A. Beck

DES BELLES TRÈS ATTENDUES

CROSSMEN DE TOUS LES COINS DE FRANCE

réjouissez-vous : le Yamaha YZ nouveau, entendez par là, la nouvelle gamme Yamaha cross 1980 est arrivée. La Presse spécialisée en a eu la primeure, vendredi à Noyon, au cours

d'une journée d'essais organisée par Sonauto et le Club Noyon Moto-Verte.

Bien entendu, les trois nouvelles YZ étaient là, belles, rutilantes et attirantes. Déjà essayée en avant-première par Moto-Revue, la 250 YZ est pour

nous une vieille connaissance.

En revanche, nous étions impatients de poser notre postérieur sur la 125 YZ dévoilée au Salon ainsi que sur la nouvelle 465, une arme redoutable aux dires de certains.

Yamaha France avait bien fait les choses puisque, outre la Presse, elle avait convié ses pilotes officiels, à commencer par Jacky Vimont, champion de France 125 Inter 1979, et Serge Bacou, vedette des 500 cc, s'il en est. Pour parler franc, nous dirons que si ce beau monde a apprécié la nouvelle gamme 1980, ces larrons ont été plus encore emballés par le nouveau mini 80. Ils en ont fait un long et impressionnant usage. Avec un poids de 62 kg pour 17 ch, le Yamaha YZ 80 apparaît dans sa nouvelle version comme une bête à plaisir, une sacrée machine dont les performances n'ont rien de mini. Il faut avoir essayé de suivre — avec une 465 YZ s'il vous plaît — Jacky Vimond à 80 cc pour se convaincre des possibilités réelles de ce mini YZ.

Cela d'autant que le très beau circuit de Noyon n'est pas spécialement un terrain pour débutants. La piste spectaculaire, sélective, est tracée avec dextérité. Elle permet d'exploiter au maximum les possibilités des machines de cross d'une 80 à la 465 cc.

465 cc pour vaincre

C'est d'ailleurs par la prise en mains de la 465 cm³ que nous commencerons. En vérité voilà une machine qui n'a pas laissé indifférent l'amateur de cross. Songez que Bacou lui-même s'en approche avec méfiance. Car son nouveau moteur, dont la cylindrée est portée à 465 cc, avec un alésage/course de 85 mm X 82 mm, est une véritable caisse de dynamite. Le constructeur annonce une puissance de 52 ch à 7 000 tr/mn, pour un couple de 5,65 mkg à 6 000 tr/mn.

L'allumage est électronique tandis que la boîte est à 5 rapports. Un nouveau châssis permet d'abaisser le poids à vide de 3 kg, la machine n'en pesant plus que 102. Désormais, le cadre est complètement tubulaire,



La 465 YZ « 80 »



La 125 YZ « 80 »

et compris au niveau de l'épine dorsale. Bien entendu, la suspension arrière cantilever est conservée. Toutefois l'amortisseur monocross est logé plus bas dans le cadre. Il est raccourci et possède un réservoir additionnel fixé à l'avant du cadre. De plus le réglage s'effectue facilement dans la partie arrière. Le bras oscillant en tube d'aluminium est rallongé, ce qui porte l'empattement à 1 480 mm, les débattements de la suspension passent à 300 mm à l'avant et à l'arrière. Le nouveau réservoir très évasé à l'avant (Mikkola Réplica) accueille 9 litres de mélange à 5 %.

Dès que l'on prend place sur la selle, on ressent un réel sentiment de confort. Les suspensions s'abaissent de trois bons centi-

mètres, cela afin d'augmenter l'adhérence et la motricité. On constate d'ailleurs dès les premiers tours de roues, que les sautilllements du train arrière jadis enregistrés au freinage ont pratiquement disparu. Bien sûr, le frein arrière commandé par tringle est toujours monté flottant. Mais avant d'en arriver là, il convient de mettre le moteur en route.

Cela n'est pas toujours facile, car, malgré le taux de compression réduit (7 à 1), il y a tout de même une sacrée cylindrée à vaincre. N'oublions pas que la Yamaha est actuellement la plus grosse 500 cross client. Il est donc indispensable d'avoir un solide coup de jarret pour lancer la mécanique, 5 ou 6 coups de kick sont souvent nécessaires. Heureusement on peut démarrer avec une vitesse enclenchée.

Les vibrations restent très limitées. La boîte de vitesses fonctionne bien. Les commandes sont douces et bien placées. La position de conduite est bonne et conforme au nouveau canon en matière de pilotage cross. Surprise : les réactions sont très faciles à maîtriser. La puissance est bien distribuée et l'on peut facilement rouler vite en utilisant que la souplesse et le couple. Les clapets d'admission sont donc efficaces. Le débutant peut donc facilement adopter une cadence de course intéressante en roulant de façon coulée. Mais, dès que la poignée des gaz dépasse la moitié de sa course : gare ! Car la 465 YZ prend alors son vrai visage. Ce n'est plus un outil paisible, c'est une arme. Et redoutable ! A l'accélération elle bondit en avant, vous arrache les bras, les poignets et les biceps. Sûr qu'il faut jouir d'une sacrée santé pour l'exploiter complètement. A l'évidence la nouvelle Yam 465 n'est pas la moto de tout le monde. Facile et docile si l'on roule cool, elle exige ensuite une sacrée expérience

pour qui veut en tirer la substantifique moëlle. Heureusement, la nouvelle partie cycle complète parfaitement la mécanique. Au freinage, super suspensions, exceptionnelle stabilité. Mais là encore il convient d'être prudent car les accélérations sont telles que le pilotage n'est pas toujours aussi aisé qu'on le souhaiterait. La moto possède une vie propre, des réactions spéciales, notamment en courbes, là encore il faut se battre pour en tirer le meilleur parti. En conclusion, cette 465 YZ est une vraie machine de GP qui sera disponible pour les clients en décembre moyennant 15 120 F.

125 cc, quel travail !

Déjà au Salon, nous avons été sidérés par le travail réalisé en quelques mois par Yamaha sur la nouvelle 125 cc. Songez que le modèle 1980 n'a plus rien à voir avec la version 1979, une version pourtant très performante puisqu'elle a permis à Jacky Vimont de conquérir en 125 Inter.

Les modifications ? Impossible de les citer toutes puisque la 125 YZ 1980 est nouvelle de la tête aux pieds.

Nouveau moteur d'abord avec une boîte de vitesses terriblement compacte malgré six rapports. Les carters sont en magnésium et la mise en route s'effectue vitesse enclenchée. Le haut moteur est changé lui aussi mais il conserve un alésage de 56 mm pour une course de 50 mm. Étonnant que Yamaha n'ait pas encore cédé à la mode des moteurs carrés, reconnus pour procurer davantage de couple. La puissance passe à 27 ch à 11 000 tr/mn, tandis que l'admission reste à clapets. Allumage électronique, et graissage par mélange.

La nouvelle partie-cycle trahit l'énorme travail réalisé en une saison. A l'évidence, on s'est inspiré ici de la 125 cc championne des USA aux mains de Broc Glover, laquelle était on le sait, propulsée par un moteur à air, alors que le modèle d'usine de Gaston Rahier était refroidi par eau. Le poids en ordre de marche baisse de 4 kg passant à 84 kg.

Le cadre, comme sur la 250 ou la 500, est désormais un simple berceau dédoublé - toujours réalisé au chrome molybdène. Ici également un treillis tubulaire remplace l'ancienne épine dorsale emboutie. L'amortisseur monocross est donc logé plus bas, ce qui diminue le centre de gravité. Il est équipé d'une bombonne additionnelle logée à l'avant gauche du cadre. De plus, le réglage de l'hydraulique n'exige plus le démontage de cet amortisseur. Naturellement, le cantilever reste en alu. Le débattement de la roue arrière passe à 490 mm. A l'avant on découvre une nouvelle fourche avec 300 mm de débattement comme sur la 250 cc. Le freinage reste confié à des tambours avec un élément arrière monté flottant.

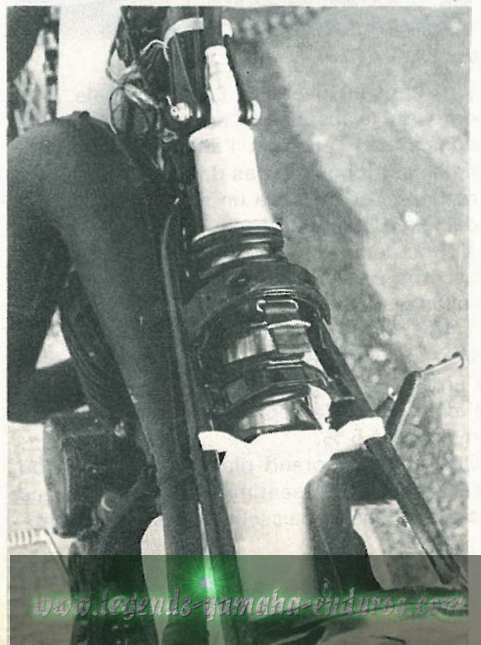
Un cheval de plus pour le moteur, 4 kg de

moins pour l'ensemble, de plus grandes suspensions : à priori la version 1980 doit encore être une sacrée machine. Le fait est...

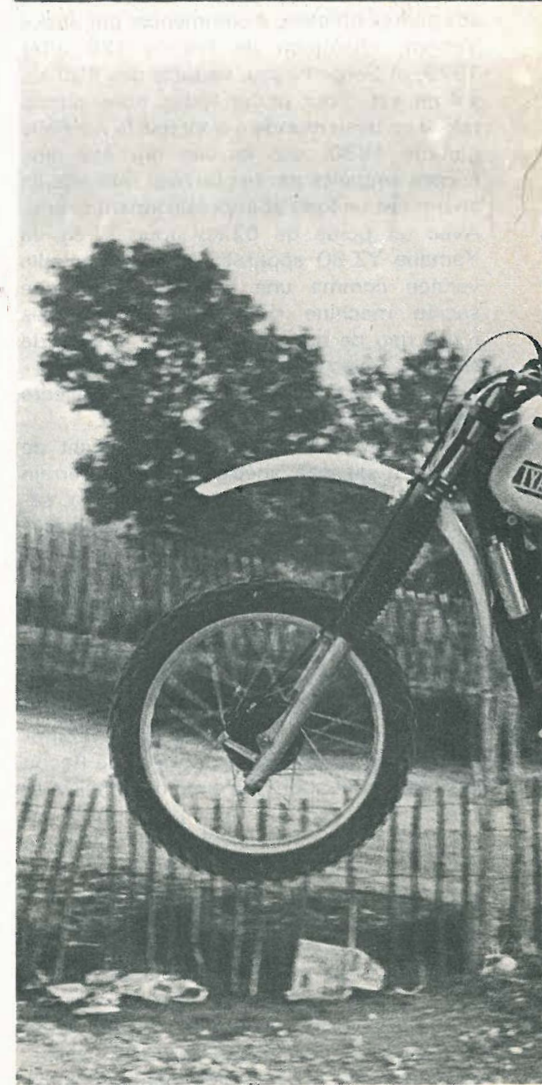
Ce moteur sur lequel le kick et la transmission secondaire sont maintenant situés à droite, reste plus que jamais gorgé de chevaux. Cette puissance est idéalement distribuée sur une plage qui commence très bas pour une 125 cc et se prolonge très loin vers les 11 000 tours minute dans une symphonie pour pot de détente. A l'évidence, la 125 YZ ne craint personne sur le plan de la puissance, mieux : elle reste toujours aisément exploitable en toutes circonstances. Un super moteur donc parfaitement servi par une boîte de vitesses dont l'étagement n'a rien à envier à une sélection douce et précise.

Les plus gros progrès cependant intéressent le comportement de la partie cycle ici, on a gagné sur la maniabilité avec une direction plus précise (nouvelle fourche et chasse modifiée) et sur la stabilité grâce à un bras plus long. Plus que jamais la 125 Yamaha se joue de toutes les inégalités de la piste. Au surplus, grâce au nouveau réglage des suspensions (plus longues et plus souples), à la meilleure tenue à chaud de l'amortisseur (bombonne) on a l'impression que les bosses, les nids de poule et autres vagues n'existent plus. En outre, l'adhérence du train arrière à l'accélération et au freinage est bien supérieure à ce qu'elle était dans le passé. Quant au freinage, il reste égal à lui-même, puissant et progressif. On reprochera simplement aux pneus leur manque d'adhérence sur le gras. Mais c'est l'éternel défaut des machines japonaises. Commercialisée dès décembre pour 8 500 F avec, comme les 250 et 465, un kit de pièces détachées, la 125 YZ restera en 1980 à l'évidence comme la machine à battre dans la catégorie. Décidément, les années passent, les YZ changent, mais Yamaha entend bien garder la tête...

Le nouveau « monoshock » de la 465 : 310 mm de débattement



La 465 : Serge Bacou lui-même s'en approche avec méfiance !





Fiche technique

Yamaha YZ 80

Moteur

Type : monocylindre, 2 T, refroidi par air.
Cylindrée : 79 cc.
Alésage / course : 49 X 42 mm.
Puissance maxi : 17 CV à 11 500 tr/mn.
Couple maxi : 1,05 kgm à 11 500 tr/mn.
Taux de compression : 8,1 : 1.
Graissage : par mélange à 5 %.
Admission : à clapets.
Allumage : électronique.
Transmission : 6 vitesses.

Partie cycle

Poids en ordre de marche : 62 kg.
Dimension pneu AV : 2.50 X 16.
Dimension pneu AR : 3.60 X 14.
Frein AV : tambour.
Frein AR : tambour.
Réservoir d'essence : 4,6 litres.

Dimensions

Longueur HT : 1 745 mm.
Largeur HT : 785 mm.
Hauteur HT : 990 mm.
Empattement : 1 185 mm.
Garde au sol : 225 mm.

Coloris : blanc.
Disponibilité : octobre 1979.
Prix de vente TTC : 4 600 F environ.
Clés en main.

Fiche technique

Yamaha YZ 125

Moteur

Type : monocylindre 2 T, refroidi par air.
Cylindrée : 123 cc.
Alésage / course : 56 X 50 mm.
Puissance maxi : 26,5 CV à 11 000 tr/mn.
Couple maxi : 1,8 kgm à 9 500 tr/mn.
Taux de compression : 8,5 : 1.
Graissage : mélange à 3 %.
Admission : clapets.
Allumage : électronique ;
Transmission : 6 vitesses.

Partie cycle

Poids en ordre de marche : 85 kg.
Dimension pneu AV : 300 - 211 - 4 PR.
Dimension pneu AR : 410 - 18 - 4 PR.
Frein AV : tambour.
Frein AR : tambour.
Réservoir d'essence : 6,5 litres.

Dimensions

Longueur HT : 2 115 mm.
Largeur HT : 950 mm.
Hauteur HT : 1 215 mm.
Empattement : 1 430 mm.
Garde au sol : 340 mm.

Coloris : blanc.
Disponibilité : décembre 1979.
Prix de vente TTC : 8 500 F environ.
Clés en main.

Fiche technique

Yamaha YZ 465

Moteur

Type : monocylindre, 2 T, refroidi par air.
Cylindrée : 465 cc.
Alésage / course : 85 X 82 mm.
Puissance maxi : 52 CV à 7 000 tr/mn.
Couple maxi : 5,65 kgm à 6 000 tr/mn.
Taux de compression : 7,0 : 1.
Graissage : mélange à 3 %.
Admission : clapets.
Allumage : électronique.
Transmission : 5 vitesses.

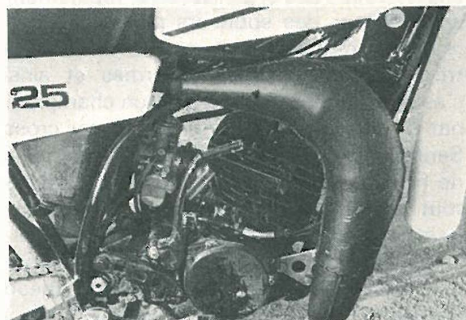
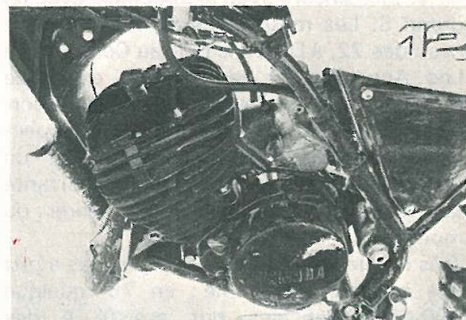
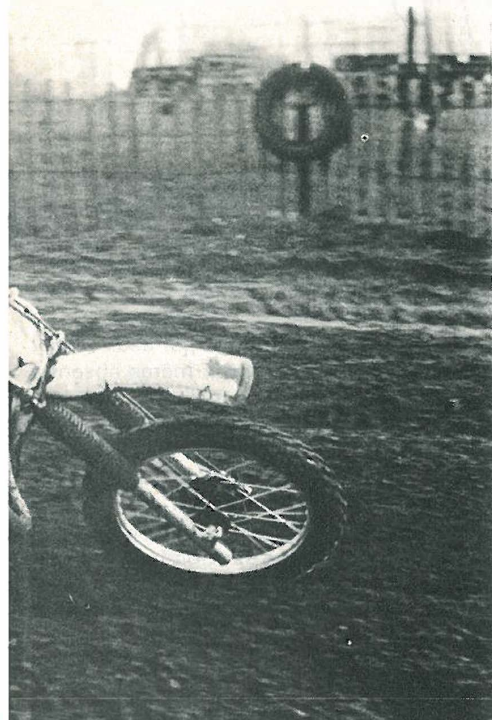
Partie cycle

Poids en ordre de marche : 102 kg.
Dimension pneu AV : 300 - 21 - 4 PR.
Dimension pneu AR : 510 - 18 - 4 PR.
Frein AV : tambour.
Frein AR : tambour.
Réservoir d'essence : 9 litres.

Dimensions

Longueur HT : 2 175 mm.
Largeur HT : 935 mm.
Hauteur HT : 1 195 mm.
Empattement : 1 480 mm.
Garde au sol : 310 mm.

Coloris : blanc ;
Disponibilité : décembre 1979.
Prix de vente TTC : 15 120 F environ.
Clés en main.



Le moteur de la 125 : boîte plus compacte, nouveau haut-moteur, du 100 % nouveau. Donné pour 27 ch à 11 000 tr/mn, il est l'un des plus puissants de la catégorie

Un énorme travail a été fait sur cette nouvelle 125 YZ : plus de maniabilité, plus de débattement (avant et arrière), meilleure tenue à chaud de l'amortisseur arrière. Résultat : une super partie-cycle