

LES NOUVELLES YAM YZ 79!

A. Kuligowski

PRISE DE CONTACT

En fin de semaine dernière, « Yamaha international » a eu l'excellente idée de réunir toute la presse spécialisée européenne afin de lui permettre de prendre en main les nouvelles YZ cross 79. On se doute que nous n'avons pas décliné l'invitation tant était grande notre envie d'essayer les derniers modèles cross de la firme aux trois diapasons. D'autant que cette séance se déroulait sur le circuit de Jodoigne — là où se court le Trophée Pascal — et que deux des principaux protagonistes des épreuves internationales : G. Rahier et H. Mikkola devaient être parmi nous. Bien entendu nous tirons ici seulement quelques premières conclusions de notre contact avec ce nouveau matériel. Nous serons en mesure d'affiner nos impressions lors d'essais complets que Sonauto-Yamaha nous permettra de faire un peu plus tard.

125 cm³ YZ : le rail

La nouvelle YZ 125 cm³ 79 s'est encore améliorée reprenant quelques-uns des aspects de la machine d'usine de Gérard Rond, voire de celle que pilotera Gaston Rahier dans le prochain mondial. Ainsi le moteur adopte un nouveau cylindre chromé avec un piston forgé doté d'un seul segment. La puissance passe à 26 ch à 11 000 tr/mn.

Sur la partie cycle, on découvre un réservoir plastique de nouvelle forme (style G.P.), il contient 6,1 litres de mélange. En plastique également sont les nouveaux flancs latéraux qui dérivent vers l'arrière, formant plaque de course comme l'exigent les règlements officiels.

On remarquera également un bras oscillant plus long avec un guide-chaîne automatique enrobé de nylon. La partie supérieure du cantilever, toujours en alu, est légèrement incurvée. A noter également que l'axe du pignon de sortie de boîte se retrouve quasiment au niveau de celui du bras oscillant. Cela, afin de limiter les mouvements de chaîne. « Intérieurement », on remarquera un amortisseur mono-cross inédit. Le ressort est à pas variable et tout le corps en alu est réfrigéré par des ailettes longitudinales. Enfin, on remarquera le frein arrière monté flottant avec une longue tige reliant la flasque au châssis.

Précisons que toutes ces modifications affectent bien entendu les modèles supérieurs. A une autre échelle naturellement. Comment ça marche ? Le moteur bien merci. Passant de main en main, la 125 a tourné pendant trois heures sans difficultés. Le chromage du cylindre réduit, à l'évidence, l'échauffement. La puissance est de plus en plus coquette mais il nous a semblé que la démultiplication finale pouvait apparaître un peu longue. D'origine, nous avons 12 x 51. Les accélérations seraient assurément meilleures avec 11 x 51. On retrouve toujours un excellent compromis entre la souplesse en bas et la puissance en haut qui, de tous temps, a fait le succès des 125 Yam. Au niveau du cadre nous avons été impressionnés par la stabilité infiniment meilleure procurée par le bras plus long et le nouvel amortisseur mono-cross. L'YZ 125 cm³ tient ses trajectoires comme sur un rail, elle n'a plus tendance à bouger

La 125 YZ a été davantage modifiée qu'il n'y paraît puisque ces changements touchent le moteur (cylindre) et la partie-cycle (suspensions).



du train arrière comme le faisait le modèle antérieur. Ici le résultat est remarquable. On notera également, en bref, l'excellent freinage, la bonne position, la précision des commandes et, toujours les médiocres pneumatiques...

250 cm³ : plus stable, plus rapide

Déjà remarquable tant pour la stabilité que pour la maniabilité, la nouvelle 250 YZ apparue en 78 s'est encore bonifiée avec l'adoption de la nouvelle suspension arrière. Au freinage en particulier on appréciera la « tenue à plat » de la moto. Les deux roues ont une adhérence stupéfiante même lorsque la zone de freinage est défoncée. Bien entendu la conduite n'en est que plus sûre et plus agréable.

Revendiquant 37 ch à 7 500 tr/mn, le moteur conserve un cylindre chemisé. La cylindrée de 246 cm³ est obtenue par un rapport d'alésage de 70 mm x 64 mm. Le couple maxi est intéressant : 3,55 kg/m à 6 500 tr/mn. Avec un tel couple on en vient parfois à déplorer la présence des six rapports. Cette boîte force à piloter cette 250 comme une 125 cm³, ce qui n'est pas toujours logique, en particulier sur des circuits très techniques. Lorsque la piste

est rapide : pas de problème, on passe les rapports et la machine prend de la vitesse. En revanche, lorsque les courbes se succèdent à faible distance, on a un peu tendance à mouliner. Par rapport à l'ancien modèle toutefois on observera que la démultiplication est cette fois appropriée.

Pesant 99 kg à vide, cette YZ 250 cm³ adopte, bien entendu, les autres aménagements 79 : réservoir new-look, frein flottant, empattement plus long et médiocres pneumatiques. En fait avec un peu d'habitude les six rapports doivent permettre de tirer le meilleur parti du moteur.

YZ 400 : Mikkola Replica

La nouvelle YZ 400 79 est totalement inédite. Elle reçoit un nouveau châssis et un bloc totalement remodelé. Avec ses formes compactes le bas-moteur évoque celui de la 250 cm³, il ne contient cependant que 5 rapports. La cylindrée de 396 cm³ est obtenue avec un alésage de 82 mm pour une course de 75 mm. Comprimée à 7,3 : 1 et alimenté par un Mikuni de 38 mm Ø, ce moteur délivre rien que 45 ch à 7 500 tr/mn, sans oublier un couple de 4,5 kg/m à 7 000 tr/mn.

Ce bloc plus léger et compact prend place dans un châssis, type 250 cm³ avec cadre

double berceau. Un cantilever en alu plus long (+ 10 mm) nous donne un empattement de 1 450 mm. Les suspensions ont un débattement de 270 mm. Toujours une fourche à air à l'avant et un monocross oléo-pneumatique refroidi à l'arrière. Bien sûr, frein arrière flottant et réservoir « style G.P. » sont de mise ici.

A l'essai on ne reconnaît plus l'ex-400. Le mono délivre ses généreuses accélérations sans provoquer le moindre mouvement parasite de la moto.

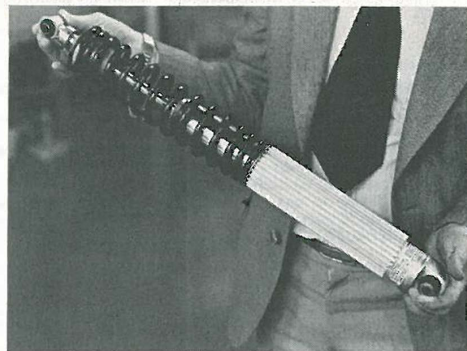
La moto conserve ses deux roues au sol, l'avant ne se déleste plus. Les suspensions sont bien accordées et grâce à la réduction du poids (102 kg) la 400 est nettement plus facile à piloter que par le passé. Elle est beaucoup plus exploitable par un pilote moyen que l'ancien modèle.

En courbe également, le progrès est évident. On l'incline comme une 250. La cavalerie arrive vigoureusement mais sans brutalité ce qui rend le pilotage précis. Le pneu arrière (5,10 x 18) décroche certes un peu sur sol gras, mais il le fait progressivement.

Véritablement la 400 Yamaha 79 est une Mikkola Replica. Elle est très saine et réagit comme une machine d'usine. Une fois bien réglée et adaptée à son pilote elle doit être en mesure d'imposer sa loi aux meilleures machines de la catégorie.

Bientôt à vous !

Les amateurs français n'auront plus beaucoup à attendre pour prendre possession de leurs nouvelles Yamaha. Les 250 et 400 seront disponibles en décembre aux prix respectifs de 12 400 F et 13 500 F. La 125 cm³ sera là en janvier : 7 700 F. Rappelons que ces trois machines seront livrées avec un « pack entretien » comprenant un piston, un segment, 2 gicleurs, 2 pignons de sortie de boîte, 2 couronnes et 2 joints. Par ailleurs on parle, pour les futurs acquéreurs de 125 cm³, de stages de pilotage gratuits animés par Gaston Rahier. A l'évidence Yamaha, après avoir conquis un autre titre mondial 500 cm³, les trois titres 125, 250 et 500 aux USA et le titre 125 cm³ inter en France, veut faire partager sa joie en gâtant ses clients !...



Ci-dessus à gauche, la 400 YZ 79 est enfin une vraie « Mikkola Replica ». Cadre et moteur sont inédits.

Ci-contre, image inhabituelle : Heikki Mikkola sur la 125 Yamaha d'usine au guidon de laquelle il va sacrément vite.

250 et 400 adoptent un nouveau réservoir en plastique souple inspiré de modèles d'usine.

Sur la 250, l'échappement additionnel est plus long, comme le cantilever d'ailleurs.

Ci-dessus à droite, un nouvel amortisseur monocross refroidi apparaît sur les trois modèles 79.