

## Le cross 4-T, c'est l'enfer !

Vous vous en doutez, traiter un sujet comme celui-ci amène à rencontrer de sacrés lascarcs. Et à ce niveau, force est de reconnaître que nous n'avons pas été déçus ; quelle bande de joyeux lurons ! Et ceux qui les imaginent façon bûcherons mal dégrossis et hostiles se foutent le doigt dans l'œil jusqu'à l'omoplate ; la chapelle existe — tant mieux, c'est ce qui fait la chaleur de ce milieu — mais elle n'est pas du tout hermétique, les gars sont sympas, ouverts, enthousiastes, super quoi. Pourtant, nous les avons drôlement mis à contribution ; aussi nous tenons à les remercier comme il se doit.

• Pour le comparatif des « modernes », Claude Martineaud et Jean-Luc Barret ont prêté leur moto perso et déployé tout leur talent ainsi que Jacques Pinsard, très en verve sur l'ATK et Jean-Pierre Reingnier qui avait emprunté pour l'occasion la Barigo de Daniel Degueuelle.

• Pour l'essai des « authentiques », la liste est copieuse : l'ineffable Pierre Jolliet qui avait amené les deux Cheney, Robert Duparc qui avait sorti sa CCM de la grange, Marco Raymondin de Brookland Motors qui a prêté à René Vatin sa Yam Hagon, et Dominique Rochette qui a accepté de sortir sa rarissime HL neuve pour la circonstance.

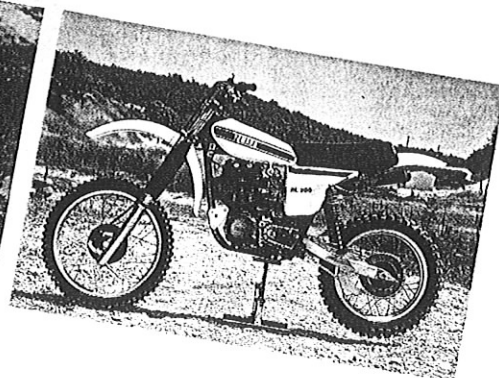
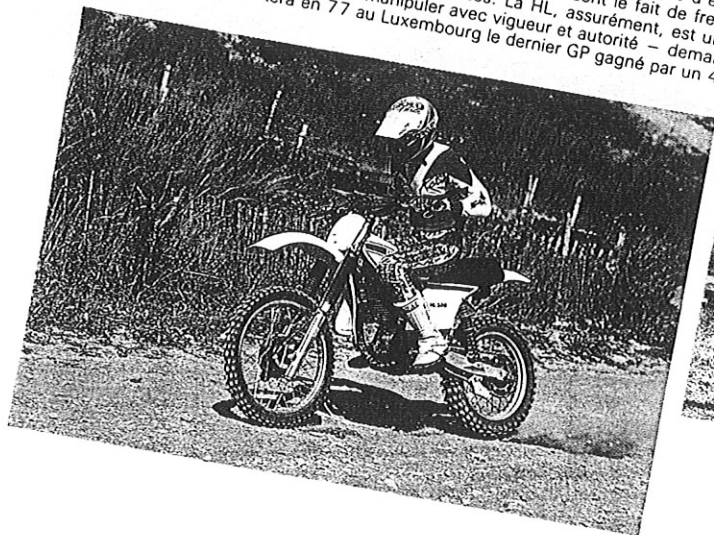
• Et puis il y a évidemment l'accueil du MC St-Jean d'Angély, haut lieu du cross 4-T et des gens enthousiastes (Bruno Marcon en tête) mais pas pour autant rétrogrades puisqu'ils organisent le GP de France 500/89 sur leur magnifique terrain du Puy de Poursay. Merci aussi à St-Jean Moto, antre historique de sorciers du 4-T.

Un conseil à vouzôtres chers lecteurs : si vous avez l'occasion d'aller voir une manche du championnat 4-T, n'hésitez surtout pas ; c'est super sympa et ça roule fort...

## Yamaha 500 HL : le monument

Après cet aperçu (trop) rapide des « big banger » (appellation anglaise des thumper), tous d'origine artisanale, voici le gromono de cross qui marqua le plus les esprits : la fameuse Yamaha HL, la seule cross 4-T japonaise qui ait jamais existé. Encore que...

Lorsqu'en 76 apparut la XT, il est évident que les maniaques du cross 4-T reçurent le message 5 sur 5. Ainsi donc, après avoir développé un projet d'un 500 cross 4-T avec Yamaha Suède par le biais de Torsten Hallman assisté de Bengt Aberg, Yamaha conclut un accord avec la firme britannique NVT qui assemble la HL dans ses ateliers (NVT : Norton Villiers Triumph ; la boucle s'est une fois de plus refermée sur la perfide Albion !). En fait, le Japon fournit tous les constituants de la moto, à charge pour les britanniques de réaliser le cadre et d'assembler le tout, même si la machine est authentiquement estampillée Yamaha et vendue dès 1978 par Sonauto au prix de 15 000 F. Lignage YZ évident donc avec le simple berceau dédoublé en Reynolds 531 peint en noir faisant office de réservoir d'huile, la fourche Kayaba (déb. 250 mm), les roues d'YZ 400, le réservoir de 125 YZ, mod. 75 et le superbe bras oscillant alu qui accorde une paire de Ohlins à bonne pour un débattement de 260 mm. Le poids : 120 kg avec tous les pleins — rien à voir avec une XT... Même si côté moteur, on trouve un XT qui est légèrement plus puissant — diffère du XT par un ACT un poil plus pointu) dont un gros Mikuni Ø 36, un boîtier de filtre libéré et un mégaphone améliorent le rendement : 36 ch au lieu de 32 obtenus à l'arrêt : la bête est incroyablement haute, 94 cm de hauteur de selle ! Et même si la position, assez sur l'avant, est correcte, cette hauteur de selle oblitère le caractère général de la moto. Associée à un centre de gravité très haut et à un empattement de 1430 mm, le comportement est fatigant à manier, pénible à inscrire en virage serré ou à balancer perché, (hautement) caractéristique de la moto. Et même si la moto est rigide, si les suspensions sont plutôt de « d'être à l'aise », toujours pour la même raison, l'absence de confort n'est pas la joie au rayon maniabilité, ce n'est pas non plus l'enthousiasme au chapitre de la maniabilité. Oh, elle va droit, bien droit, mais elle n'est pas « franche ». Toujours pour la même raison, (haute) l'inertie le message transmis par la moto est « flou ». Et même si la moto est rigide, si les suspensions font bien leur boulot, on a l'impression que c'est davantage la moto qui va où elle veut plutôt que d'être menée avec précision par son pilote. Mais sachons être honnêtes : ces constatations sont le fait de freluets habitués à jouer avec les cross d'aujourd'hui hyper légères et précises. La HL, assurément, est une moto d'hommes au gabarit et à la condition ad hoc sachant la manipuler avec vigueur et autorité — demandez donc à Bengt Aberg qui, à son guidon, remportera en 77 au Luxembourg le dernier GP gagné par un 4-



## Histoire contemporaine

Allez, on referme à regret cet album de fabuleux souvenirs qui n'ont pas plus de dix à quinze ans d'âge.

Et en guise de conclusion, une simple anecdote : GP d'Angleterre à Farleigh Castle, en 78. Derrière le quatuor intouchable des Roger D, Wolsink, Mikkola et Noyce, on en trouvait un autre en plein baston, à l'aise dans les dix tout au long de la manche et même parfois aux avant-postes : Marty Moates, John Banks, Bengt Aberg et Steven How qui se tiraient une bourre de cinglés. Leurs motos ?

...Honda Cheney KSI, CCM, Yamaha HL et Yamaha Hagon...



# LES AUTHENTIQUES