

# ANGLETERRE : POUM-POUM PAS MORT !

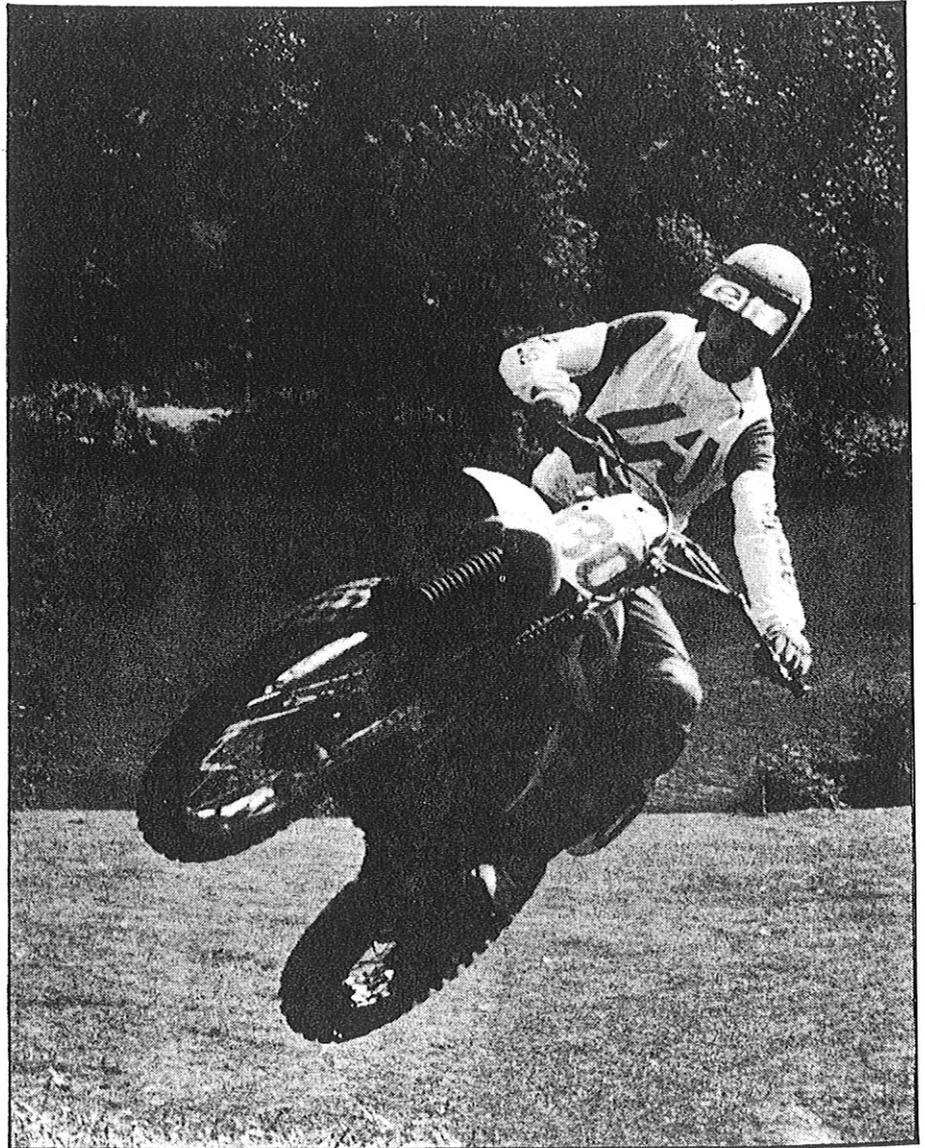
(SUITE)

Par Pierre JOLLIET et Jo TOUGERON

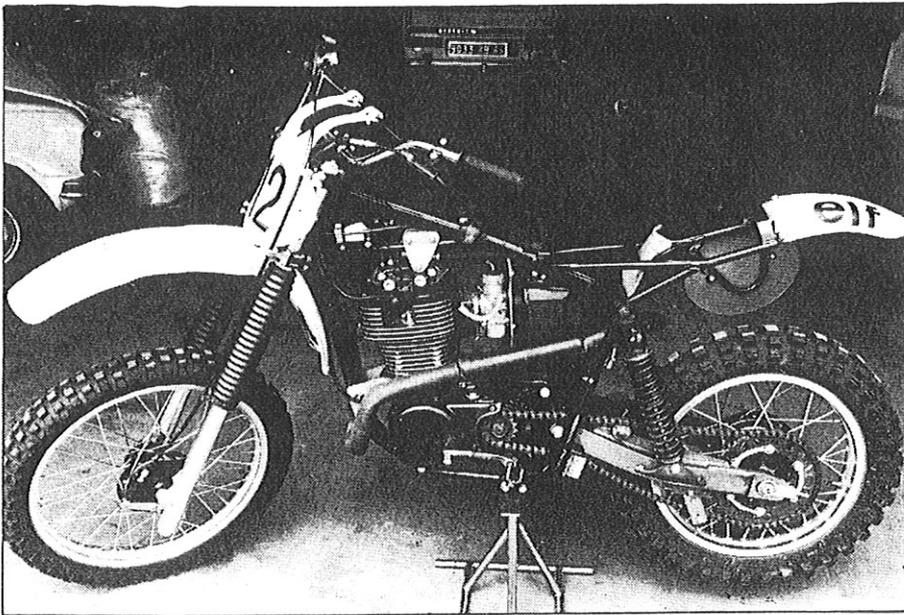
## 500 YAM "ABERG"

C'est au cours de l'hiver 76.77 que 3 anciens champions du Monde de Moto-Cross : STEN LUNDIN, TORSTEN HALLMAN et BENGT ABERG (HALLMAN, associé à un autre ancien Inter : ENEQUIST, est importateur YAMAHA pour la SUEDE) décidaient de préparer une spéciale à base de mécanique 500 XT avec laquelle BENGT ABERG disputerait les Grands Prix 500. ABERG, deux fois Champion du Monde 500 pour HUSQUARNA, est en fait depuis longtemps un adepte du 4 Temps ayant été en 73 officiel pour Eric CHENEY sur une base BSA, terminant 3<sup>ème</sup> au Grand Prix d'Autriche avant d'être "acheté" par BULTACO alors que le père CHENEY sombreait, avec l'Angleterre, dans les difficultés financières que l'on sait. La mécanique BSA, maintenue grâce à ALAN CLEWS dans sa petite usine CCM de BOLTON n'est plus à proprement parler un 4 temps sur lequel on peut baser des recherches et une production en série, même limitée. Le seul autre moteur 4 temps digne d'intérêt, sur lequel travailler est le 350 HONDA XL mais il n'est pas importé en Europe, de plus il faut le porter à 470, 480 pour le rendre suffisamment puissant et alors il devient fragile... Ce à quoi il est possible de remédier par l'adoption de nombreuses pièces Américaines mais alors ça revient très cher et pas du tout valable au niveau commercialisation... Ça reste du beau proto genre "BANKS" : La sortie du "GROMONO" 500 YAM XT apparut donc comme une véritable aubaine : largement diffusé en Europe, construit en grande série, et conçu de façon très solide, on avait là une base particulièrement tentante. La partie cycle -un trail- pas du tout adaptée au Moto-Cross, l'équipe de l'importateur Suédois commencerait donc par là : on construirait un cadre moderne permettant des suspensions à grand débattement : tout l'avant provenant de la 400 Cross YZ, un très solide bras oscil-

LA SEULE 500 DE CROSS  
DE (PETITE)SÉRIE !



500 HL YAM BY NORTON



La belle en "petite tenue" : Réplica exacte de la ABERG 77.

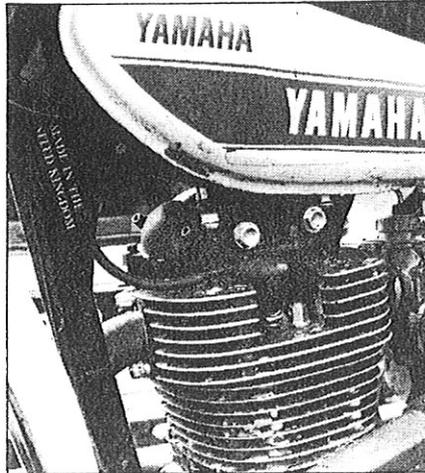
lant Alu et amortisseurs FOX à l'arrière. Côté cadre proprement dit, grosse épine dorsale de 85 mm de diamètre de la XT servant de réservoir d'huile, serait remplacée pour des raisons évidentes de centre de gravité et de rigidité de triangulation arrière, par une partie verticale de section rectangulaire prenant sous la selle et descendant tout en bas de l'arrière du moteur, servant tout à la fois de réservoir d'huile, de fixation moteur et bras oscillant en bas et en haut, de fixation des amortisseurs. L'ensemble est extrêmement sain et bien pensé. L'habillage serait complété par un petit réservoir en Alu, la selle de la 400 YZ et du plastique partout.

Le seul problème vite apparu est le manque évident de puissance du 500 XT, ceci malgré une super préparation (on peut faire confiance à LUNDIN) et si ABERG réussissait à bien figurer dans quelques Grands Prix, notamment en Autriche dès sa 2<sup>ème</sup> ou 3<sup>ème</sup> sortie, et au Luxembourg, ces

résultats étaient principalement dus au pilote. Pourquoi le 500 XT n'a-t-il pas plus de chevaux ? Nettement moins que le CCM, vieux BSA de plus de 20 ans de conception ! Tout d'abord le poids de toutes les pièces en mouvement, embiellage, embrayage, boîte etc... Tout étant conçu "plus que solide". La distribution aussi est peut-être mal étudiée : on a voulu faire un moteur moderne avec des caractéristiques "à l'ancienne" un super carré à arbre à cames en tête dont on voulait qu'il ait des chevaux à bas régime. Je pense pour ma part que c'est un tort et qu'un 4 Temps moderne doit prendre des tours. Bref l'équipe LUNDIN HALLMAN n'a pas reculé cet hiver devant les énormes frais où les entraîna la fabrication d'un nouveau cylindre et surtout d'une nouvelle culasse à 3 soupapes ! J'ai vu cette machine au Grand Prix d'Angleterre, quel travail magnifique, quelle belle pièce de mécanique ! Mais plus ça va plus on retourne au



L'ensemble très compact et fonctionnel.



Le Gromon et l'inscription sur le cadre "made in the United Kingdom".

"gros Poum Poum" qui à mon avis n'a pas ses chances face aux modernes 2 temps : si on veut un 4 temps compétitif, qu'il soit léger, pointu, violent, c'est pas pour ça qu'il deviendra sur un 2 temps ! Il gardera ses caractéristiques essentielles de 4 temps... même s'il ne pousse plus "d'en bas" comme une locomotive ! ce n'est pas que ça le 4 temps.

#### LA "AGERG REPLICA" :

Tout le bruit fait autour de cette expérience Suédoise a fait dresser l'oreille à pas mal de monde : jusque là, les seuls à s'entêter après le Poum Poum... était les Anglais... et les Anglais on n'en rigole un peu... mais les Suédois : Attention, là faut plus rigoler ! la tradition est là ! si c'est Suédois c'est obligé d'être sérieux... enfin, l'être humain aime cataloguer ses semblables... n'est-il-pas ? tant et si bien que les demandes pleuvent de tous les côtés chez tous les importateurs Européens qui remontent l'info à l'usine... qui veut pas savoir !

Quelle est l'importance du marché, 200, 300 motos par an ? Ça vaut pas son bol de riz... voyez ça vous-mêmes en Europe !

Or il se trouve qu'en Suède on paye pas les gens au bol de riz, et que fabriquer 300 "ABERG REPLICA", pour que ça soit rentable... il faudrait les vendre 3 briques !

C'est alors que fin 77, grâce aux Anglais... et oui, ! merci pour eux ! va poindre l'idée d'une solution : depuis de nombreuses années, la police de sa "gracieuse majesté" est équipée de 850 NORTON COMMANDO fliquement habillées d'un super carénage à la DU GUESCLIN, cachant vide-poches, sirène, radio et tout le toutim... d'immenses sacoches plastique...etc ces superbes COMMANDOS répondant au doux nom "d'Interpol"... NORTON, en difficultés financières elles aussi, arrête de les fabriquer et n'a plus rien à fournir aux flics de sa gracieuse majesté !... va-t-on, comble de la honte, devoir asseoir "Bobbies Anglais sur MOTOS YEUX BRIDÉS" ?... oui mais on fera semblant que non !!! ça aussi c'est Anglais !

NORTON, pour répondre à son contrat avec l'Etat, décide d'acheter les nouvelles YAM 750 XS 3 cylindres, roues en alliage, transmission acaténe...etc mais elle les achète toutes nues et les habille en INTERPOL NORTON... ouf ! l'honneur est sauf ! on continuera de voir le vieil écusson NORTON sur les blanches montures de la police !

Il est bien évident que la réalisation de ce contrat ne s'est pas faite sans de nombreuses visites des Nippons chez NORTON, on connaît leur curiosité, ce sont des gens qui ont parfaitement su en toute occasion s'inspirer du passé... des autres...

pour construire leur présent, voire leur avenir ! Il se trouve que NORTON est comme chacun sait l'un des plus prestigieux constructeurs Mondiaux de tous les temps (quoi de plus beau qu'une MANX ??) et pourquoi ne pas leur confier la fabrication en petite série des 500 de Cross "ABERG REPLICA" ? ça arrange tout le monde ! c'est un marché de dimension européenne tout à fait à la portée de NORTON et rentable pour cette petite firme alors qu'il ne l'est pas pour le géant aux trois diapasons ! Après étude du potentiel, on décide de ne pas se mouiller, on construira en 1978, 200 motos, pas une de plus, Elles seront ensuite dispatchées chez les divers importateurs européens qui les répartiront eux-mêmes entre leurs principaux agents. . c'est ainsi qu'une douzaine de ces 500 HL (c'est son nom) feront leur apparition chez nous en Avril, la première que nous ayons vue étant pilotée par Alain KULIGOWSKI lors de l'épreuve 500 Inter 4 temps de Saint Jean d'Angely. Un mois plus tard, Michel MEREL l'inter Nantais officiel YAMAHA en 250 qui s'en était vu attribuer une par SONAUTO, décidait de la vendre à Jo TOUGERON mordu du 4 temps comme l'on sait, et l'un des pilotes Français les plus à même d'en tirer le meilleur parti : les résultats ne se faisaient pas attendre : après un dimanche de "prise en mains" une victoire et 2 places de 2 ème en 3 dimanches : il n'en fallait pas plus pour que je décide de vous présenter cette moto qui, sans faire l'unanimité, présente un intérêt certain... il est d'ailleurs question devant le succès obtenu par les 200 premières, de doubler la fabrication pour 79.

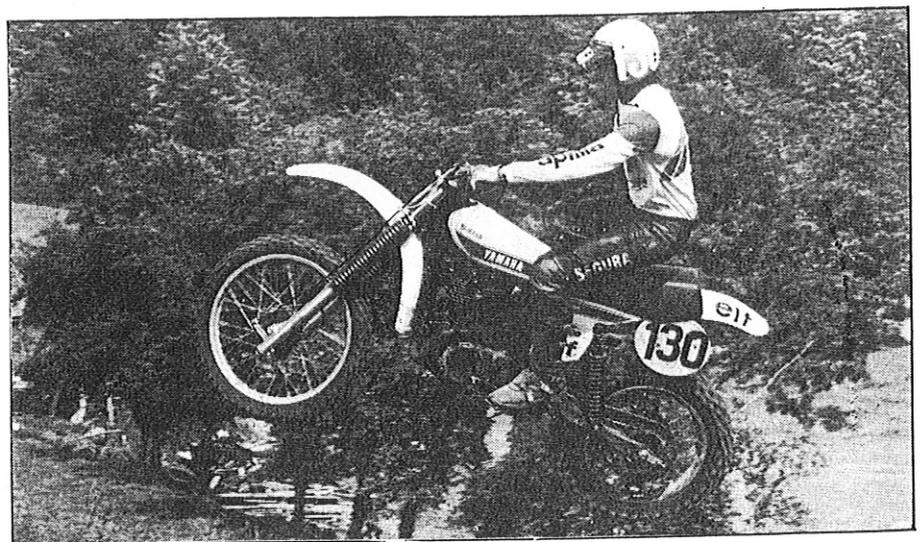
#### LA REALISATION :

La 500 HL est l'exacte copie de la machine 77 d'ABERG, au niveau partie cycle : le cadre est identique, l'ensemble fourche et roue avant est celui de la 400 YZ, la roue arrière également, le petit réservoir Alu, les garde boue... et... c'est une vraie "Réplica".

Quant au moteur, c'est le 500 XT avec carbu MIKUNI VM de 36 mm, le bras oscillant, nouveau est en Alu, et les amortisseurs peuvent être des OHLINS, CORTE COSSO, WHITE POWER... etc mais TOUGERON a tout simplement opté pour des DE CARBON qui lui donnent entière satisfaction.

Au niveau encombrement, l'ensemble, s'il peut paraître imposant, ne l'est pourtant pas et la machine est finalement assez petite, tout à fait comparable à la 420 HONDA CHENEY

L'équilibre des masses est bien pensé, la machine bien que délivrant sa puissance tout de suite, tout en bas des tours n'a pas tendance à se cabrer, ne perd jamais son adhérence : on vire tout court autour d'un piquet et si l'on accélère, fort tout de suite, ça ne déraper ni de l'avant ni de l'arrière et ça ne se "met pas debout" non plus, c'est très sûr, très sain comme comportement mais à mon



Jo TOUGERON en virage dans l'herbe : ça tient très bien !

sens ça ne part pas assez vite, ça manque de la "rage" du HONDA et cette "rage", je pense qu'elle est indispensable pour lutter avec les 2 temps.

Le 25 juin à NOYON, Jo TOUGERON s'est bien battu avec Jean Yves TITAIRE et sa 400 MAICO pendant toute une manche ; ils avaient "largué" les autres et le pilotage très complémentaire de ces deux bons coureurs m'a permis de très nettement voir les lacunes de la YAM : TOUGERON revenait sur Jean Yves dans tous les freinages, s'il avait pu prendre une autre trajectoire il passait plus vite, mais de trajectoire, il n'y en avait qu'une : la bonne et TOUGERON devait "couper" quand il était derrière pour ne pas pousser J. Yves, et quand la MAICO repartait, la YAM restait sur place... pour revenir comme un boulet un peu plus loin ! mais elle manquait nettement de "pêche" à l'attaque, elle manque de la rapidité de réaction d'un 2 temps ou d'un 4 temps plus pointu comme le HONDA gonflé. Le père CHENEY qui a préparé pour son fils une spéciale à base 500 XT va préparer pour Jo TOUGERON un second moteur beaucoup plus gonflé, nous vous en présentons les résultats.

Lors de notre essai, nous avons eu l'idée de faire essayer à un néophyte total en matière de cross solo les deux bécanes : la 500 HL YAM et la 420 HONDA CHENEY : le très bon Side Cariste Jean Michel PLOQUIN : il a trouvé la YAM plus agréable, plus facile à conduire pour le non initié qu'il est au solo. Il est habitué au gros paquet de chevaux de son "4 pattes" SUZUKI... mais sur 3 roues ! Il a trouvé la HONDA très violente sans pour cela avoir l'impression qu'elle va plus vite... mais elle part plus vite, lors d'un départ par exemple on passe les 5 vitesses du HONDA pour 3 seulement avec la YAM... pour être selon moi plus vite au bout avec la HONDA !

Côté poids : en ordre de marche sur la bascule avec 3/4 plein d'essence : 122 Kg pour la YAM, 114 pour la CHENEY "il est vrai que j'ai adapté sur la CHENEY, une roue arrière de 500 XT à moyen amortisseur très lourd mais efficace pour la santé de la boîte de vitesses... sinon elle reste aux alentours de 110 Kg. Les suspensions vont très bien, la fourche avant YAM qui donne 250 mm de déplacement utile, les amortisseurs DE CARBON qui donnent 260 mm à l'arrière, c'est là une machine tout à fait dans le coup. Seul reproche en dehors du "manque de pêche" le poids : 114 Kg à vide ça peut faire peur, mais franchement, on ne les sent pas du tout, ni en virage, court ou large, ni en saut... il n'est qu'à voir le style caractéristique de Jo TOUGERON, il a balance en l'air comme une petite. La principale qualité de cette moto est sans aucun doute la fiabilité : c'est la machine avec laquelle le seul souci est un coup de chiffon ! ça c'est appréciable !

La seule différence avec la nouvelle ABERG GRAND PRIX est l'utilisation pour celle-ci de matériaux super légers, et superchers partout, pour un gain de poids de 12 Kg. Quant à l'ensemble cylindre culasse expérimental, là c'est vraiment du proto et, à moins que YAMAHA ne se mette à le fabriquer en série, ça restera du domaine du rêve (le coût es de près de 10.000 F) me disait BENGU au GP d'ANGLETERRE !.

#### Légende des photos numérotées.

1 La 500 YAM HL, comparée à la HONDA CHENEY n'est pas une "grosse bête".

2 La partie avant : fourche et roue avant de la 400 YZ.

3 Bras oscillant Alu et Amortisseurs DE CARBON.

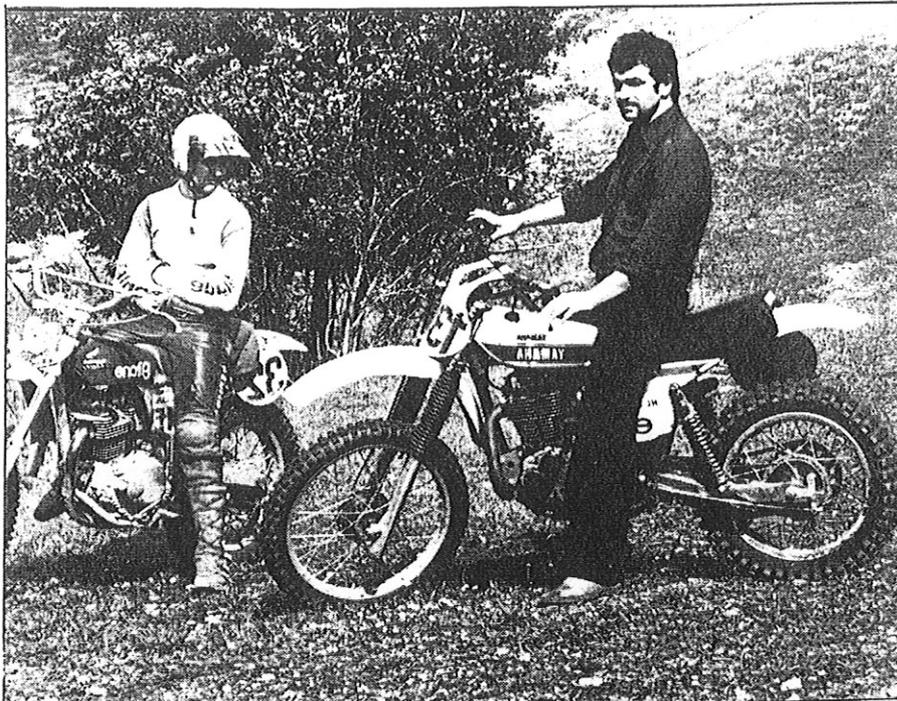


Photo 1

#### DESCRIPTION TECHNIQUE :

**Cadre :** Tubulaire en Reynolds, simple berceau dédoublé sous le moteur faisaient réservoir d'huile de 2,7 litres de capacité.  
**Réservoir d'essence** Alu émaillé de 5,5 litres.

**Suspensions :** Av : fourche YAM débattement 250 mm  
Ar : amortisseurs DE CARBON débattement 260 mm.

**Moteur :** Yamaha 500 XT de 499cc à simple arbre à cames en tête et 2 soupapes.  
Aléxage 87 mm  
Course 84 mm  
Taux de compression 9 à 1

**Carbu :** MIKUNI VM de 36 mm  
Rapports internes :  
2.36 — 1.56 — 1.19 — 0.92 — 0,78.

**Cotes :** Longueur totale : 2115 cm (HONDA 126).  
Hauteur guidon 122 cm (HONDA 122).  
Hauteur de selle 94 cm (HONDA 96).  
Poids à vide 114 Kg (HONDA 106).

**Présentation :** Typiquement YAMAHA : cadre émaillé noir moteur noir mat, habillage blanc et rouge. Une bien belle moto !

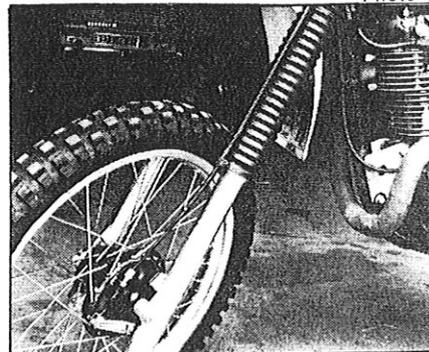


Photo 2

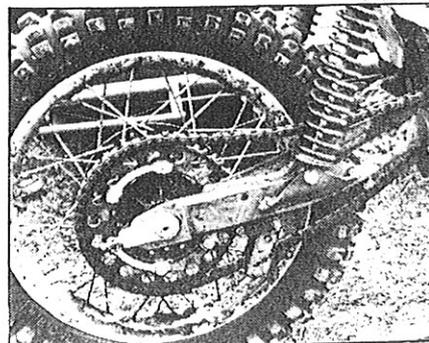


Photo 3