



LE 4 TEMPS SE REBIFFE



Après huit années d'absence, une moto de cross à quatre temps décroche à nouveau la victoire en GP. Nous sommes en 1977. L'épreuve mondiale se dispute au Luxembourg et le vieux lion Aberg est au guidon. Quant à la moto, c'est la très spéciale Yamaha HL 500.

Par Gian Pio Ottone.

Depuis quelques saisons et jusqu'à cet événement, les courses du Championnat du Monde de cross catégorie 500 ont vécu sur le duel deux et quatre temps. Techniquement, il s'agit

d'une des catégories les plus intéressantes de toute la scène mondiale. Voir à l'œuvre, mais surtout écouter le vrombissement des Husqvarna, des Vertemati mêlées à la voix éraillée des Honda et des

KTM deux temps, représente une expérience unique.

Les quatre temps, qui ont écrit les premières pages de l'histoire de cette spécialité, avaient pratiquement disparu des pistes : longues années d'oubli qui vont de la fin des années soixante à 1977, et qui se sont écoulées sans victoire mondiale d'un quatre temps. Même constatation pour la période qui va de cette année 1977 aux premières années 90, où l'on entend à nouveau les vrombissements puissants des motos de pointe dans des épreuves mondiales. Mais que s'est-il passé dans cette fatidique année 1977 ? Bengt Aberg, vieux lion de l'école de cross suédoise, a



remporté sur une Yamaha HL 500, une manche mondiale sur le circuit de Ettlebruck, rompant avec 8 années d'absence de quatre temps sur la plus haute marche du podium.

Voici l'histoire de l'actrice principale de cette aventure : une machine qui aujourd'hui suscite bien des passions chez les amateurs, même si elle possède le "défaut" d'être japonaise.

Yamaha est un des plus grands fabricants de motos du monde et possède une histoire vraiment longue. La firme fut fondée en 1887 sous le nom de Nippon Gakki (c'est-à-dire : instruments de musique japonais), dans le but de produire des orgues, par la suite des pianos et d'autres instruments qui, aujourd'hui encore, sont parmi les plus appréciés par les musiciens du monde entier. Dans les années trente, et jusqu'à la fin de la guer-

En haut, le modèle TT présente extérieurement peu de différences avec la XT. La moto était plus légère d'environ 15 kg quand on ôtait toute l'installation électrique.

Ci-dessous, la TT, côté droit. Le pot d'échappement se termine par un silencieux presque vide. On remarque la fourche à axe déporté comme sur le modèle XT, mais avec des tubes renforcés et un débattement plus important.



re, la firme Yamaha produit des composants pour les forces armées impériales japonaises. Aujourd'hui, elle fabrique pratiquement de tout : motos, engins de loisir et utilitaires. Elle s'est aussi impliquée dans la Formule Un automobile, en fournissant un 10 cylindres évolué aux constructeurs britanniques. Mais l'année du grand saut pour Yamaha est sans aucun doute l'année 1955, quand les établissements de Iwata sortent la première moto : la YA 1, une 125 deux temps. La machine est bien peu innovante (il s'agit en fait d'une des nombreuses copies de DKW, produites dans le monde entier, à cette époque), à part son nom de Red Dragonfly, et sa couleur (c'est la première moto japonaise à n'être pas peinte de l'in-



En haut, vue latérale gauche de la HC première série. La ligne svelte et vive met en évidence la grande légèreté de la partie-cycle.

Ci-dessous, la HL première série, côté droit. Étrangement le bloc moteur est brut de fonderie et non pas peint en noir, et le réservoir d'essence est rouge avec des bandes blanches comme sur la moto de Aberg en 1977.

contournable couleur noire qui dominait alors). La firme Yamaha prend goût aux motos, et à partir de ce moment, jusqu'aux années 70, elle va en produire de tous types et de toutes cylindrées, des cyclomoteurs aux 750, mais toujours à moteurs deux temps.

De même en compétition, Yamaha va courir et gagner dans toutes les spécialités et les catégories, en engageant la fine fleur des pilotes, comme Agostini, Ivy, Read, Saarinen et Cecotto. En cross, la firme japonaise a gagné dans toutes les catégories, à partir de 1973, avec Hakan Andersson. Sur le plan technique, Yamaha a eu l'indiscutable mérite d'introduire la suspension arrière mono-amortisseur de différents types, du Cantilever au célèbre Monocross.

Nous disions pourtant que, jusqu'à la fin des années 60, toutes les Yamaha étaient montées avec des deux temps. Ce choix

se révèle un mauvais choix de production pour une maison intéressée par les marchés européens et surtout américains. Elle a besoin d'un quatre temps. C'est ainsi que va être produite la XS 650, bicylindre de conception anglaise, qui s'imposera surtout aux U.S.A. Mais à cette époque un autre phénomène a pris avec succès, le phénomène scrambler ou tout-terrain. Les Anglais et les Italiens en construisent une large part (surtout Ducati

et Parilla), mais les Japonais également se donnent du mal, naturellement avec leur deux temps, "adouci" par la lubrification séparée. Évidemment, cela ne suffit pas, et voici que, en 1975, Yamaha entame la phase finale des essais de la XT 500, une moto qui révolutionne le parc. Il s'agit d'un monocylindre 2 soupapes avec un simple arbre entraîné par chaîne, et un refroidissement par air. Le moteur est supercarré (87 x 84 mm).





Pour limiter l'encombrement, le graissage est à carter sec, l'huile étant contenue dans la poutre centrale du cadre. La partie-cycle est simple : un cadre simple berceau fermé dans sa partie inférieure par une platine de protection moteur, et une suspension arrière à double amortisseur Kayaba. La XT connaît un succès important sur le marché américain et vient l'idée de l'engager en compétition. La firme y pense avec la TT, évolution de

la XT pour l'enduro, avec un poids plus faible et une partie-cycle plus adaptée. Elle collectionnera les succès dans les compétitions d'enduro du monde entier et dans les courses africaines.

Mais revenons à 1975, et plus précisément aux États-Unis. La production n'est pas encore commencée, mais l'importateur Yamaha aux USA décide de faire courir une XT 500 aux Six Jours de l'Île de

Ci-dessus, vue latérale gauche de la HC seconde série. La moto est encore plus haute quand les suspensions sont rallongées de 20 mm.

En bas, la HL seconde série, côté droit. Le bras oscillant a été renforcé par rapport à la série précédente et l'inclinaison des amortisseurs est également différente.



Man, confiée à Gary Surdyke, pilote d'essai et pilote d'enduro. Malgré un abandon dès le troisième jour de course, la XT fait bonne impression par ses capacités de puissance et de souplesse. C'est alors qu'entre en scène Torsten Hallman, plusieurs fois champion de cross, et importateur Yamaha en Suède qui, avisé de l'aventure des Six Jours, demande à Yamaha une XT pour courir en cross. La réponse est négative. La firme japonaise a décidé de ne pas distribuer la XT sur le vieux continent. Mais Hallman achète la moto rescapée de l'Île de Man (celle-ci est donc l'unique XT introduite en Europe en 1975). Commence alors la préparation d'une XT de cross avec la participation de Sten Ludin (champion du monde en 1959 et 1961 sur Monarck et Lito) qui, à l'époque, est chef du service assistance clients de l'importateur suédois Hallman. On ne donne pas beaucoup d'importance à cette affaire, où l'on tra-