

Yamaha 500 «KR» o racer

Attention, specimen rare, unique même... Cette Yamaha 500 KR a survécu aux affres d'une longue et obscure carrière pour atterrir entre les mains de VD Classic, le maniaque national en matière de mono Yam. Une création *made by Kenny Roberts* du temps où celui-ci s'était mis en tête de fournir des outils "démocratiques" à ceux qui voulaient tâter de la piste. La TZ du prole quoi !



PAR P. MASSIAS, PHOTOS D. ROLLIN



Ca remonte donc à loin, une bonne vingtaine d'années au bas mot. Quand Kenny Roberts, pas encore tout à fait "King", mais déjà une star dans son pays natal, commercialisait par le biais de sa société K. R. Racing Specialties des châssis destinés à recevoir des motorisations Yamaha pour les diverses disciplines US. Ben oui, avant de devenir multiple champion du monde 500, puis redoutable manager d'un top team, King Kenny se faisait fort de mettre ses compatriotes sur la voie de la sagesse - c'est-à-dire la piste - avec des engins performants sans être pour autant ruineux. Une attitude quasi militante envers le sport moto - sans oublier les brouzoufs évidemment - que Roberts continue d'entretenir, notamment avec son fameux ranch d'entraînement et ses stages de dirt track.

À l'époque, cette discipline unique au monde qu'est le dirt connaissait un essor formidable et tous les grands champions américains qui allaient marquer la vitesse internationale y faisaient leur apprentissage de la glisse et de la rage de vaincre. Cet engouement passait bien sûr par un matériel performant et la K.R.R.S. a commencé ses activités en construisant des châssis destinés à recevoir des twins Yam 650 XS, un moteur qui était alors une excellente alternative (une fois sérieusement préparé bien sûr) aux sempiternelles H-D 750. Après avoir fabriqué une centaine de cadres et avec l'apparition de la XT 500, Roberts s'est tourné tout naturellement vers cette nouvelle motorisation pour offrir une machine encore plus accessible au commun des glisseurs. Avec une puissance raisonnable, le mono était un formidable outil d'initiation pour l'oval. Et comme de l'oval à la

piste il n'y a souvent qu'un pas, une version route/café racer de ce châssis a donc été construite, reprenant la même géométrie générale à part l'angle de chasse. A priori destinée aux courses de club, cette moto n'a en fait été fabriquée qu'à un seul exemplaire, K.R. Racing devant cesser ses activités pour cause de banqueroute.

C'est donc cet exemplaire unique qui est tombé entre les mains expertes de J-F. Vicente, le boss de VD Classic, par le biais d'une petite annonce dans la presse US, comme quoi il faut être à l'affût. Remarquez, c'est normal pour un maniaque du mono - l'homme est même membre de la FSSNOC (Four Stroke Singles National Owners Club, autrement dit un club US qui regroupe les dingos de mono) - d'être à l'écoute de ce genre d'info, mais il a quand même fallu deux ans de boulot - pas à temps plein, je vous rassure - à JFV pour remettre en état cette KR qu'il a récupérée au bout du rouleau et au fin fond du Nouveau Mexique. Une quasi-épave marquée par deux décennies de courses obscures mais hardcore, preuve que le King ne s'était pas trompé sur la validité de son projet.

Ce racer du "pauvre" a été dessiné par Kenny Roro *himself*, du moins le cadre et le bras oscillant. Un design basique, tout autant que l'acier utilisé pour le fabriquer, pas question de chromoly ou autre métal quasi précieux, du simple et accessible histoire de garder un prix plancher en phase avec la destination de la moto. Ce cadre reçoit comme suspensions une fourche Ceriani Grand Prix (!) et une paire d'amortisseurs S&W alors que le freinage est un mix entre un étrier Grimeca et un disque Kosman de 13" pour l'avant commandé par un maître-cylindre de TZ (admirez le mélange), l'arrière étant composé

Ce racer du "pauvre" a été dessiné par Kenny Roro *himself*. Un design basique, tout autant que l'acier utilisé pour le fabriquer, d'une simple et accessible histoire de garder un prix plancher en phase avec la destination de la moto.





d'un disque Advanced Design et d'une pince Brembo, le tout sur un moyeu Honda à l'avant et Advanced Design à l'arrière. L'habillage est celui d'une Yamaha TD3, la compé-client de l'époque qui trouve parfaitement sa place sur ce racer qui se voulait populaire.

Mais si la partie-cycle est d'une simplicité de conception désarmante, le moteur a par contre reçu des soins plus intenses en vue de sa nouvelle mission. Le gromono Yam a en effet été confié aux mains expertes des préparateurs en vue de la région de Los Angeles : c'est ainsi que le vilebrequin a été allégé par Kens Balancing World, la bielle changée pour une Carillo, le volant d'allumage allégé, l'embrayage a gagné des disques métalliques, l'arbre à cames provient de chez Megacycle, les ressorts de sou-



Une belle santé qui propulse les 110 kil' de la bête avec une énergie farouche, revenant aux sources de la course et de ses sensations primaires en toute simplicité.

pape de chez S&W avec coupelles en titane et guidés en bronze, le piston est un Venolia qui offre une compression de 12 à 1, la pompe à huile est à gros débit et le circuit de circulation a été modifié, enfin l'échappement est un Williams avec un silencieux Supertrapp (ouf) ! Bien entendu, VD Classic n'a pas pu s'empêcher de mettre son grain de sel dans cette histoire et depuis son arrivée en France, le moulin s'est encore affiné avec un conduit d'admission "réanglé" (relevé de 3 cm et plus direct), des soupapes plus légères et un double allumage, le tout étant maintenant surveillé par un compte-tours électronique Scitsu. Au bout du compte, le comportement moteur est bien sûr totalement transformé, c'est même le jour et la nuit. Désormais, le mono est du genre pointu, n'acceptant pas de descendre en dessous de 3000 tours pour tourner rond à partir de 5000 et prendre 8500 avec une allégresse certaine en

développant une bonne cinquantaine de chevaux. Une belle santé qui propulse les 110 kil' de la bête avec une énergie farouche, revenant aux sources de la course et de ses sensations primaires en toute simplicité. Et on imagine sans peine l'attrait que pourrait avoir ce genre de moto sur la route, ce qui était également le but à l'origine... D'ailleurs, et si la demande s'en fait sentir, VD Classic se dit prêt à fabriquer une petite série de ce châssis pour combler les attentes des amateurs de monos radicaux et poursuivre ainsi la démarche initiée voici plus de vingt ans par Roberts. Aujourd'hui, le King construit de nouveau des motos, mais si les Modena KR 3 sont également des 500, c'est bien le seul point commun que l'on peut trouver entre ce mono racer et les machines de Jean-Michel Bayle et de Kenny Roberts Junior engagées en GP 500 par celui qui fut trois fois champion du monde de la catégorie... La légende continue.

XT Maniaque

On vous rappelle donc que VD Classic est un des grands spécialistes du mono Yamaha sous toutes ses formes. D'ailleurs, la qualité de restauration de la Kenny Roberts devrait achever de vous convaincre du dévouement et de la passion que J.F. Vicente et ses sbires portent à ces machines.

Renseignements Tél : 03 88 95 75 96.

