

face à face

6 0 0 t r a i l



Husqvarna 610 TE-E
Yamaha 600 TT-R

A l'étroit dans nos campagnes, nous avons emmené les Husqvarna 610 TE-E et Yamaha 600 TT-R en Afrique, un cadre plus en rapport avec leur soif de grands espaces, où chacune s'est avérée une bonne sportive au long cours.

Par Cyrille Barthe, photos Sonin' et Potman.

Gros
monos
pour
chaudes



S

r

piistes



Sous les feux de l'actualité pour ses coups de sang plus qu'en raison de sa douceur climatique, l'hiver maghrébin vibre aussi au rythme des rallyes. L'Optic 2000 Tunisie achevant les reconnaissances de son dix-huitième tracé, un face à face Yamaha 600 TT-R/Husqvarna 610 TE-E était un prétexte idéal pour franchir la Méditerranée en compagnie de Cyril Neveu et Jean-Christophe Pelletier, les boss de NPO. C'est que rien ne vaut une prise de contact grandeur nature, avec pas loin de 1 000 kilomètres de piste, dont une bonne moitié sera empruntée par les concurrents entre le 9 et le 18 avril prochains.

Conçus pour aligner des bornes de piste et de route, ces deux trails italiens (la Yamaha est le fruit de l'importateur Yamaha Belgarda) reven-

diquent une forte vocation TT, mais acquise par des moyens inverses. Faut de disposer d'un 600 plus moderne, Yamaha a pris le parti d'améliorer les performances du bon vieux XT, puis de l'entourer d'excellents accessoires tout-terrain disponibles sur le marché européen. Chez Husky, c'est un monstre sacré de l'enduro qui a servi de base : la 610 TE, dont il a fallu tempérer les ardeurs et assouplir le comportement typé de la partie-cycle.

Vive le démarreur !

Débarqués à l'aéroport de Tozeur, ville trop touristique aux portes du désert, nous lançons nos gromonos vers Douz et ses pistes ensablées. Toujours dépourvue de décompresseur manuel, la Yamaha rechigne à démarrer. Voilà qui gâchera parfois le plaisir. En effet, si son

moulin s'ébranle généralement au premier ou deuxième coup de kick, il n'en va pas de même après un coup de chauffe ou une bonne gamelle. Enervement alors garanti. Avec son démarreur, la Husqvarna paraît nettement plus conviviale. Et puis, si la batterie venait à lâcher, il resterait encore la possibilité d'avoir recours au kick (jamais déplié sur cet essai) et au décompresseur manuel. Rassurant.

Les deux enduros-trails se fauillent aisément au travers des villages parfois encombrés des préparatifs de la Fête du Désert, qui a traditionnellement lieu tous les ans à cette époque. Mais, déjà, la 600 TT-R accuse une fermeté générale peu avenante par rapport à la douce 610 TE-E. Passons pour l'instant sur les suspensions, mais pas sur l'embrayage et la sélection, qui avouent leur conception datée. Rien de rédhibitoire, sim-

Prix : 50 720 F

Dispo : immédiate
Poids à sec : 149,6 kg
Puissance : n.c.
Importateur : Sima
au 03.80.22.06.13.

*Un moulin
phénoménal,
une partie-
cycle stable et
confortable :
la 610 Husky
est l'outil des
motards
hésitant
chaque matin
entre aller au
boulot et
partir au bout
du monde.*



Husqvarna 610 TE-E

Changements par rapport au modèle précédent :

Nouveau modèle, la 610 TE-E est une variation sur le thème de la 610 TE. Globalement, on retiendra que le boulot sur le moteur a essentiellement visé un accroissement de la fiabilité et que les suspensions ont été simplifiées.

★ **Moteur.** L'alésage est identique entre l'enduro et le trail, mais la course est un peu réduite, faisant passer la cylindrée de 577,04 cm³ à 576,28 cm³. Le diagramme de distribution est totalement revu et, surtout, la TE-E dispose non pas du système de lubrification RAL à pompe à huile unique, mais d'une double pompe plus sûre.

★ **Transmission.** Le rapport de transmission primaire demeure quasi identique (2,343 à la place de 2,344), mais la taille des pignons a été revue à la hausse (+ 3 dents côté moteur, + 7 dents côté embrayage). Tandis que les rapports de première et de seconde sont inchangés, les suivants sont plus importants. De même, le pignon de sortie de boîte perd deux dents (15) et la couronne trois dents (45).

★ **Suspensions.** Grosses simplifications : la fourche Marzocchi conserve un diamètre de 46 mm mais devient conventionnelle et perd 25 mm de débattement (280 mm) ainsi que ses réglages ; quant au Sachs, il ne permet plus à la roue qu'une course de 285 mm (contre 320 mm) et n'autorise qu'un ajustement de la précontrainte de son ressort.

Prix : 39 650 F

Dispo : immédiate
Poids à sec : 131 kg
Puissance annoncée : 48 ch
Importateur : Yamaha Motor
France au 01.34.30.31.00.



Yamaha 600 TT-R

Changements par rapport au modèle précédent :

★ **Suspensions new-look.** Amortisseur Ohlins à bonbonne séparée, biellettes redessinées et bras oscillant allongé (+ 20 mm). Fourche Paioli (et non plus Kayaba) classique de Ø 46 mm.

★ **Nouveau cadre.** Son dessin a été revu et sa partie arrière est désormais démontable. La répartition des masses est améliorée par le redressement de 4° du moteur dans le cadre. L'angle de chasse est réduit (de 28° à 26°30'), de même que l'empattement (- 10 mm). La garde au sol augmente de 10 mm.

★ **Régime minceur.** Moins 4 kilos pour le poids annoncé.

★ **Puissance augmentée.** 5 bons chevaux, du couple (de 4,8 à 5,1 mkg) et de la nervosité ont été gagnés grâce à un volant magnétique plus petit et plus léger (- 600 g), un embellage plus court (- 30 mm), une admission et un allumage redéfinis et des carburateurs plus gros (Ø 30 mm).

★ **Boîte "courte".** Rapport de première raccourci pour améliorer la vivacité.

★ **Équipement sportif.** Guidon Tommaselli et silencieux Termignoni en alu, petite plaque phare halogène, repose-pied élargis, jantes costaudes et levier de frein avant réglable.

★ **Look moderne.** Nouvel habillage Acerbis à coque arrière (garde-boue et plaques latérales d'une pièce). Réservoir plastique verni.

plement, son confort d'utilisation est moindre que celui — au contraire exceptionnel — de sa concurrente, et cela se confirmera sur les sections tout-terrain les plus saignantes.

Les habitations s'effacent soudain face au chott Jerid : une étendue de sable et de flote, parfaitement plate et vaste de 70 bornes sur 120. Autant dire que la route file droit jusqu'à la ligne d'horizon : de quoi mettre à toc sans arrière-pensée. Là encore, le moderne 610 prend l'avantage. En faisant culminer son compteur à 160 km/h, la Husky offre quelque dix bornes de mieux que la Yam... De l'autre côté du chott se trouvent Douz et son marché aux dromadaires. Et, au-delà du marché, ce n'est que désert sillonné de pistes lisses et tracées sans grande fantaisie. Avec son gros couple et son allonge démoniaque, la Husqvarna enfume sévèrement

une Yam moins enthousiasmante sur les moyens et hauts régimes. Mais ne jugeons pas trop sévèrement, la TT-R est aussi une vraie 600 quatre coups et n'est donc pas du genre à se traîner la couenne.

Au fil des kilomètres et des bifurcations, l'entretien des pistes secondaires laisse à désirer. Les séries de lignes droites au sol ferme et même un peu caillouteux sont parsemées de langues de sable soufflé par le vent. Une sorte de cordon de whoops sans fin, mais pas du genre Branlé *approved*. Leur rythme n'est pas d'une régularité exemplaire et on a vite fait de se laisser surprendre à contretemps. Genre d'endroit où l'allure se modère naturellement. Du coup, on profite pleinement du peps fourni par la Yamaha sur ses premiers régimes. Il est sûr que la Husky n'offre pas pareille vivacité.

On s'en rendra de nouveau compte plus loin, sur les pistes montagnardes ravinées par les pluies diluviennes de la semaine précédente.

La Husky est montée sur rail

Dans ces passages un poil trialisants, l'italo-nippone se place d'un petit coup de gaz bien senti. La 610, quant à elle, y joue de son gros couple et de sa motricité hors pair. Il s'agit plus d'enrouler la difficulté que de la franchir d'une impulsion. Reste que l'efficacité est là dans tous les cas et que chacun choisira en fonction de son caractère. Ces terrains soumettent les parties-cycles à rude épreuve. Stable en toutes circonstances, la Husky ne commet jamais d'écart. Ce n'est pas le cas de la TT-R, qui gigote et occupe davantage la faible largeur de la piste. Rien de

dangereux, mais il ne s'agit pas d'un rail. Ce jugement acquis dans les whoops sera confirmé sur des pistes plus propres, mais dont les petits cailloux roulants rendaient l'adhérence précaire. Très confortable et redoutable de précision, la 610 colle au sol et déclenche les glisses à la commande. A l'approche d'un virage, il suffit de tomber les rapports et d'agir un minimum sur les freins pour qu'elle s'inscrive parfaitement en travers. De quoi vous inonder d'un jousif sentiment de maîtrise et de sécurité ! D'autant que son freinage, confié à des Brembo double piston à l'avant et simple piston à l'arrière, n'appelle aucune critique. La Yam a sur les mêmes étriers, mais on les sollicite davantage. En effet, quand il cherche à tenir le rythme de la Husky, son pilote a un peu les entrailles qui vibrent et, surtout, il a l'impression d'entrer au-dessus de ses pompes dans les courbes. C'est que la belle décroche parfois brusquement...

Chaude, la "piste du pipe" !

Cependant, la fourche Marzocchi et l'amortisseur Sachs de la 610 ne sauraient être pris pour des éléments d'enduro. Moyennement gênants dans les whoops de sable mais secs lors des sauts de saignées, leurs talonnages peuvent être violents à haute vitesse. Ainsi, les ondulations de l'interminable "piste du pipe" forment autant de compressions profondes qui, à elles seules, bouffent l'essentiel de la capacité d'amortissement. Il suffit alors d'une roche affleurante pour se retrouver les pieds au-dessus de la selle. Un truc qui n'existe pas avec le couple Paioli-Ohlins de la Yam. D'ailleurs, plus les sauts se faisaient importants et plus la TT-R recevait les faveurs des essayeurs.

Davantage joueuse que sa concurrente, la Yamaha ? Quand le paysage se truffe d'enchaînements de sauts, c'est certain. En offrant un encombrement moindre et une vivacité supérieure, la 600 TT-R permet alors bien plus d'excentricités et d'improvisations. Mais cela se fait au détriment du confort ou de l'efficacité sur les autres terrains, et si la Husqvarna marque le pas dans ce type de difficultés, c'est aussi que l'usine dispose pour celles-ci d'un outil affûté avec la 610 TE. Parfait pour le grand-tourisme off-road, le compromis sport/confort affiché par la version TE-E nous a franchement séduits et semblé hautement recommandable sur ces longues et éprouvantes distances.

Bilan

La Husky voit plus loin

S'il s'agissait de prendre part au Rallye Optic 2000 Tunisie ou au Raid Essilor — qui emprunte les mêmes étapes hors classement —, sûr que chacune constituerait un bon outil. Reste qu'en revendiquant de belles aptitudes en enduro, la Yamaha 600 TT-R souffre un peu des défauts inhérents à cette discipline et que son démarrage est parfois réellement problématique. De plus, si son moteur, largement éprouvé, est agréable sur les premiers régimes, il commence à dater au niveau rendement pur. On lui préférera donc une Husqvarna confortable, prompt à démarrer et au comportement particulièrement sûr pour peu qu'on évite les obstacles à haute vitesse. Cette même Husky pourra également se montrer plus civilisée pour un usage quotidien sur nos routes. Pour un trail, même sportif, ça compte aussi. ■

Partir

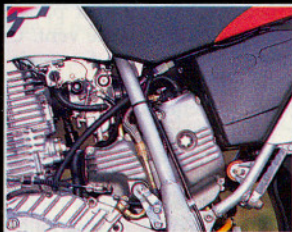
Votre gros trail se dégourdirait bien les soupapes en Afrique du Nord ? Le Rallye Optic 2000 Tunisie est un bon plan pour découvrir, sans trop de frais, l'univers des rallyes. En cumulant différentes ristournes, votre inscription peut s'abaisser à 12 950 F. Une somme qui vous permettra de rejoindre la caravane à Nice le 9 avril afin de rallier Djerba le 18. Entre-temps, à vous les spéciales dans la montagne sarde, le long de la côte tunisienne, de la frontière algérienne, puis parmi les chotts et les dunes. Les réfractaires au chrono néanmoins tentés par l'aventure, ses paysages et ses rencontres, pourront quant à eux suivre le rallye à leur rythme en s'engageant sur le Raid Optic 2000 Essilor. Renseignements : NPO au 01.46.91.68.00.



Inspection académique

Réserve d'huile

Le contrôle du niveau d'huile moteur se fait au travers d'un œilleton. Peu lisible sur la HVA qui l'a planqué derrière sa pédale de frein, il est bien en vue sur la Yam (photo) dont le dispositif est complété d'une barrette de niveau intégrée au bouchon.



Guidon

Sans barre sur la Husky ou avec sur la Yam, c'est de l'aluminium dans les deux cas.

Suspensions

Les suspensions Marzocchi et Sachs de la HVA ne sont réglables qu'en précontrainte du ressort d'amortisseur. Pour le reste, il faudra se contenter des réglages usine ou s'adresser à un préparateur. Sur la Yam, l'amortisseur Ohlins offre des réglages de précontrainte du ressort et, de même que la fourche Paioli, de détente et de compression.

Arrière de cadre

Moins prestigieux que l'aluminium

de la HVA, l'acier de la Yam est aussi beaucoup plus simple à réparer. Un bon point pour les raiders. Signalons la présence de repose-pied passager sur les deux machines.

Protections

Malgré sa garde au sol



Légère de l'avant, vive en partie-cycle et sur les bas régimes, la Yamaha 600 TT-R est une joueuse. Dommage qu'elle se fasse parfois prier pour démarrer...

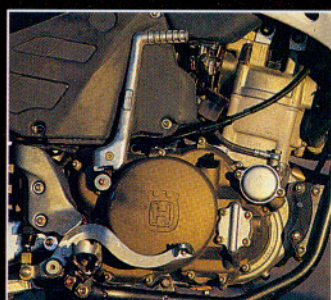


plus importante que celle de sa concurrente, seule la Yam (photo à gauche) dispose d'un sabot moteur rassurant. Par contre, le pilote ne découvre de protège-mains que sur la Husky (photo).

cas comme dans l'autre, l'étanchéité du boîtier n'a pas été étudiée pour la fine poussière des pistes. La Husky a même des ouvertures sur le bas et le devant du boîtier ! A améliorer avant de s'envoler vers l'aventure...



Filtre à air
On compte six vis sur la trappe d'accès à l'élément filtrant de la Husky (photo à droite). Trois vis d'ailleurs maintiennent celle de la Yamaha. Dans un



Le face à face en bref

	HVA 610 TE-E	Yamaha 600 TT-R
Agrément		
Position	18	18
Position naturelle sur les deux. La Yam est fine mais la HVA plus confortable.		
Commandes	19	17
Douce, les commandes de la HVA sont un régal. Pas celles de la Yam.		
Equipement	16	16
Deux machines très bien finies. Avec ses suspensions réglables, la Yam prend un avantage que rattrape la HVA grâce à son démarreur électrique bien pratique.		
Moteur		
Puissance	18	16
Quand il s'agit de faire parler la poudre, le bloc de la 610 fait la différence.		
Souplesse	18	17
Les deux moteurs sont souples, mais celui de la HVA est plus linéaire.		
Efficacité	18	16
Vif dans les bas régimes, le 600 TT-R n'y est pas le plus efficace. Les autres régimes sont nettement dominés par la HVA.		
Châssis		
Stabilité	18	16
La Husky est un vrai rail. Pas la Yamaha, moins sécurisante.		
Maniabilité	16	16
De pareils calibres sont peu à l'aise dans les petits coins. La Yam s'en sort avec sa relative finesse, son avant léger et ses suspensions vives. La Husky profite d'un centre de gravité et d'une selle positionnés plus bas.		
Suspensions	17	18
Excellentes sur l'essentiel de notre parcours, les suspensions de la HVA ne disposent pas de réglages... A l'inverse, les éléments de la Yam n'étaient pas réglés au mieux mais sont entièrement paramétrables.		
Freinage	18	18
Les freins signés Brembo sont aussi efficaces sur l'une que sur l'autre.		
Budget		
Prix	15	18
La Yam, affichée 10 000 F moins cher que la HVA, est bien plus abordable.		
Total	191	186
Classement	1	2

Cotation : chaque chapitre est noté sur 20

Fiches techniques

	Husqvarna 610 TE-E	Yamaha 600 TT-R
Moteur		
Type	mono 4 T, simple ACT, refroidi par eau	mono 4 T, simple ACT, refroidi par air
Cylindrée	576,28 cm ³	595 cm ³
Alésage x course	98 x 76,4 mm	95 x 84 mm
Puissance maxi	n.c.	48 ch
Couple maxi	n.c.	5,1 mkg à 5 000 tr/mn
Alimentation	Dell'Orto PHM MS Ø 40 mm	Yamaha Duo Intake System TK Ø 30 mm
Allumage	CDI électronique	CDI digital
Mise en route	démarreur ou kick	kick
Boîte de vitesses	6 rapports	5 rapports
Partie-cycle		
Cadre	simple berceau dédoublé en acier, partie ar. démontable en alu	demi-berceau en acier, partie ar. démontable en acier
Suspension avant	fourche Marzocchi conventionnelle Ø 45 mm, non régl. ; déb. 280 mm	fourche Paioli conventionnelle Ø 46 mm, régl. en comp. et dét. ; déb. 280 mm
Suspension arrière	Soft-Damp avec amort. Sachs régl. en précont. du ressort ; déb. 285 mm	Monocross avec amort. Ohlins, régl. en pr. du ressort, dét. et comp. ; déb. 280 mm
Frein avant	disque Ø 260 mm, étrier Brembo double piston	disque Ø 267 mm, étrier Brembo double piston
Frein arrière	disque Ø 220 mm, étrier Brembo simple piston	disque Ø 220 mm, étrier Brembo simple piston
Dimensions		
Hauteur de selle vérifiée	865 mm	915 mm
Empattement maxi vérifié	1 510 mm	1 500 mm
Garde au sol vérifiée	275 mm	310 mm
Réservoir	9,1 litres	10 litres
Poids à sec usine	149,6 kg	131 kg