

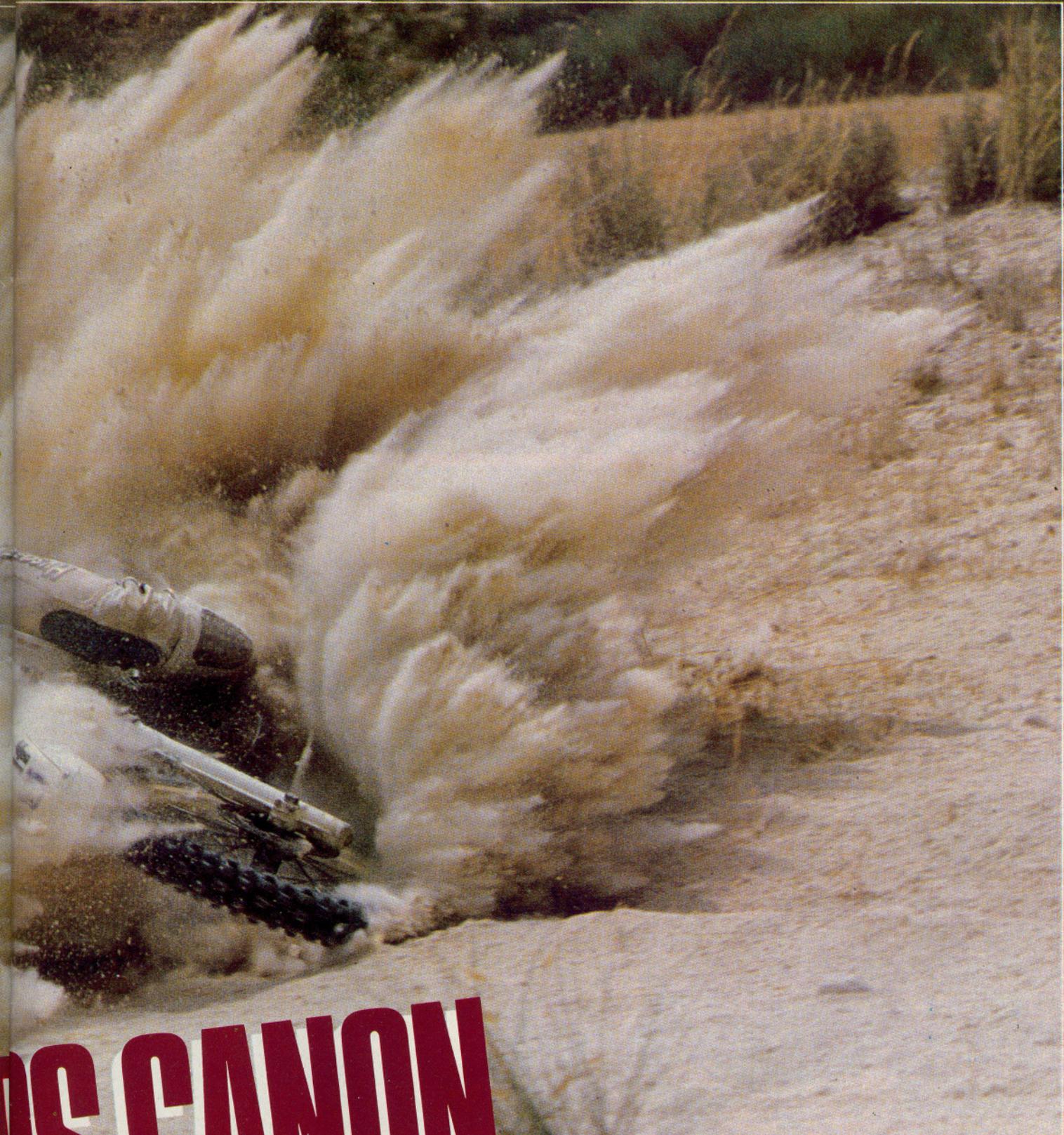
**UN MATCH  
POUR  
UN CHOIX**



Aux manettes : Dan Ashcraft, Dan Smith,  
Cyril Neveu !  
Au pupitre : Gilles Mallet  
Images : Zampano et My Balls

*L'essai, dans la Sierra espagnole, des  
trois 4-temps les plus « canon »  
du moment, par les trois  
pilotes de désert les plus titrés.*

**LES 4 TEMPS**  
HVA 510 TE contre H  
YAMAHA



# PS CANON

HONDA 600 XR contre  
A 600 TT

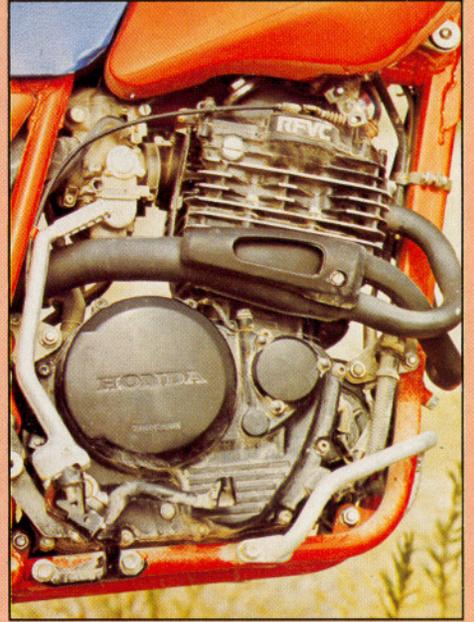
« - The HVA is so light, steer is fair, an enduro bike.  
- Honda engine is great and rear suspension nice on rough sections.  
- Yamaha engine is a real thumper. Low revs torque is strong, and cycle stays straight ! »

Hop ! Stop. Attendez ! Ne balancez pas le canard à la poubelle. C'est bien *Moto Verte*, et ce passage en langue étrangère s'est sournoisement échappé de mon magnétophone. Je vous traduirai, promis. Ce genre de bavures, c'est un risque à courir quand vous faites essayer des bécanes par des Américains. Ah bon ? De quoi s'agit-il ? Il s'agit de faire essayer les trois quatre-temps à tétines les plus féroces du moment par les deux meilleurs pilotes de désert américains et l'homme au palmarès africain le plus prestigieux. Où ça ? Sous le soleil ardent du désert de Montesblancos, sur les pistes de la Baja...

Vous voyez un autre canard que *Moto Verte*, pour vous mijoter un cocktail aussi explosif ?



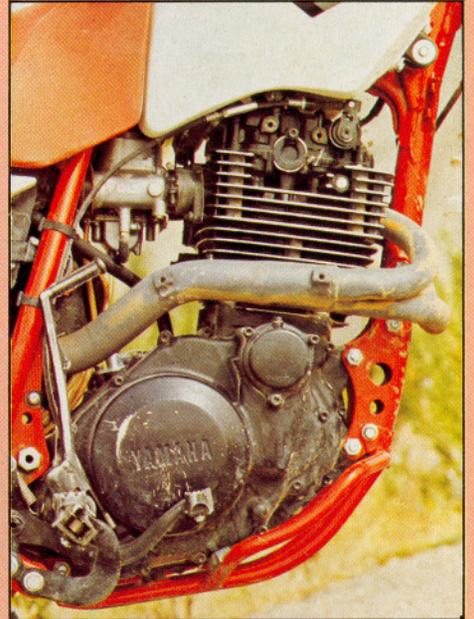
A



D



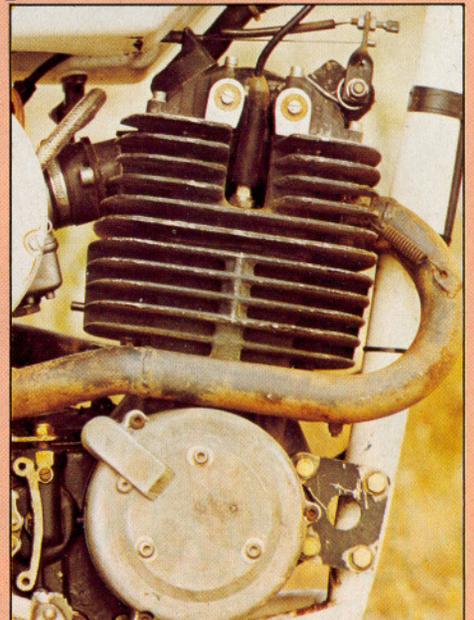
B



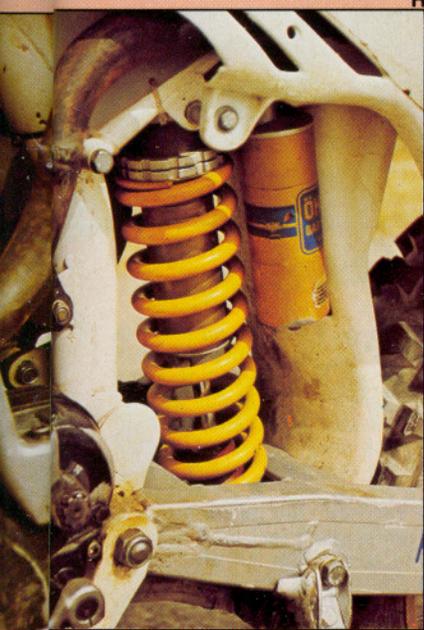
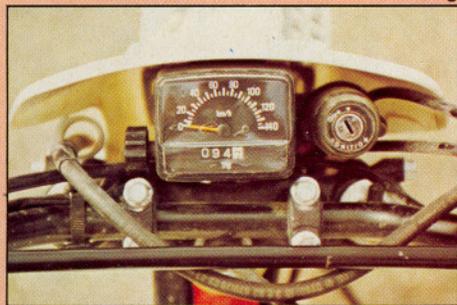
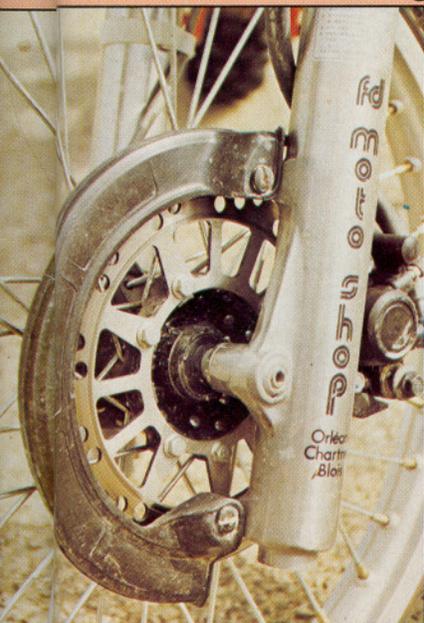
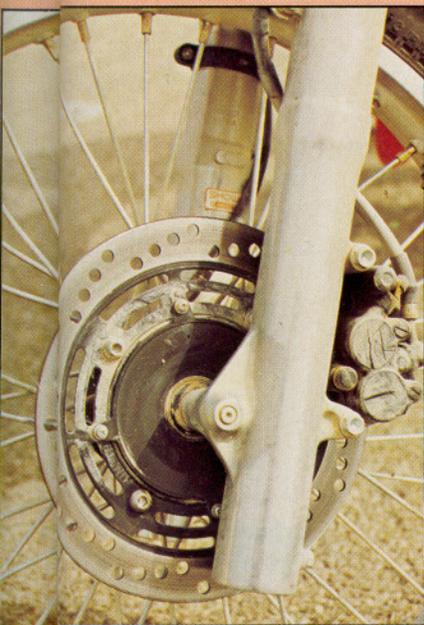
E



C



F



## Les ingrédients : TNT, dynamite et nitro

Les protagonistes ? Très très chauds ! D'abord la 600 TT, ce 4-temps surdimensionné qui, aux USA, gagne des tas de trucs dans le désert et en cross 4-temps et, chez nous, sert de base aux motos de course des Bacou, Stearns et autres stars de chez So-nauto.

Il aura fallu attendre fin juillet 85 pour que Honda se décide à sortir, enfin, un moteur 600 sur la XR pour concurrencer vraiment cette grosse Yam. C'est cette nouvelle 600 XR, tout juste rodée, que nous avons entre les mains. On aurait pu s'arrêter là, comme certains confrères qui n'hésitent pas à hésiter. Ou y intégrer tout ce qui bouge avec des soupapes, comme certains qui en font trop. Non, non. La réussite d'un bon cocktail ou d'un bon essai demande les mêmes éléments : du premier choix dans les ingrédients... et de la mesure. Sachant que Husqvarna livrait en France, sous quelques jours, son nouveau 500 4-temps monocroc, on s'est dit que cette bombe suédoise était juste ce qu'il nous fallait pour compléter la base d'une mixture pimentée comme vous l'aimez.

4-temps de course, motos d'attaque, bolides de désert, il nous fallait aussi des pilotes à la hauteur. Bon, ben, tant qu'à faire, autant prendre les meilleurs. Ça tombait bien, Dan Ashcraft et Dan Smith sont les meilleurs, les plus rapides des courses de désert entre le Nevada et la basse-Californie. Et, pour la première fois, ils étaient en Europe, pour courir sur HVA la Baja espagnole. Avec la complicité de Marcel Seurat, ça n'a pas été difficile du tout de les convaincre de rester une ou deux journées dans le désert pour jouer avec nous.

Et comme il fallait un troisième champion,



La version définitive de la 510 TE, arrivée en France pendant l'essai. Aucune différence par rapport à la machine de l'essai, à part un look un peu affiné. De la gueule, la bête.

### A.B.C.

Deux motos profondément modifiées, la XR Honda et la 510 Husky, contre une Yam qui a peu évolué.

### D.E.F.

Les berlingots : beaucoup de similitudes entre le Honda et le Yam, qui développent maintenant la même cylindrée. Le Husky est un haut moteur 4-temps sur un bas moteur 2-temps. Avec « seulement » 503 cm<sup>3</sup>, il malmène les 600 japonais.

### G.H.

Particularités sur les freins AV à disque : le carter de protection chez Yam et l'étrier double-piston chez Honda.

### I.J.K.

Vous avez dit finition ? Petites sacoques pratiques chez Yam et Honda, et même une clef de contact chez Yam.

### L.M.N.

Les bras oscillants sont maintenant en alu et l'amortisseur Ohlins de l'Husky est vraiment une réussite.



vous croyez que ça a été un problème, quand on a dit à Cyril Neveu, trois fois vainqueur du Dakar, de quoi il s'agissait ? Pas du tout ! On tenait tous les éléments d'un cocktail exceptionnel. Tous ? Oui, car on avait aussi l'atmosphère, le cadre, l'endroit.

J'en connais qui auraient trimbalé cette élite mécano-humaine sur la décharge la plus proche, là où les pauvres mômes du coin ont tracé un petit parcours pour leurs mobs. On n'est pas comme ça.

La veille de l'essai, se courait la Baja Montesblancos. Nos trois pilotes étaient encore tout chauds, le soleil aussi et la poussière à peine retombée sur les pistes qui s'entrelacent parmi les collines pelées de la sierra. Un essai dans ces conditions, avec les trois plus toxiques gros monos de l'année — de l'année

86 —, ça fait saliver, hein, bande de mécréants !

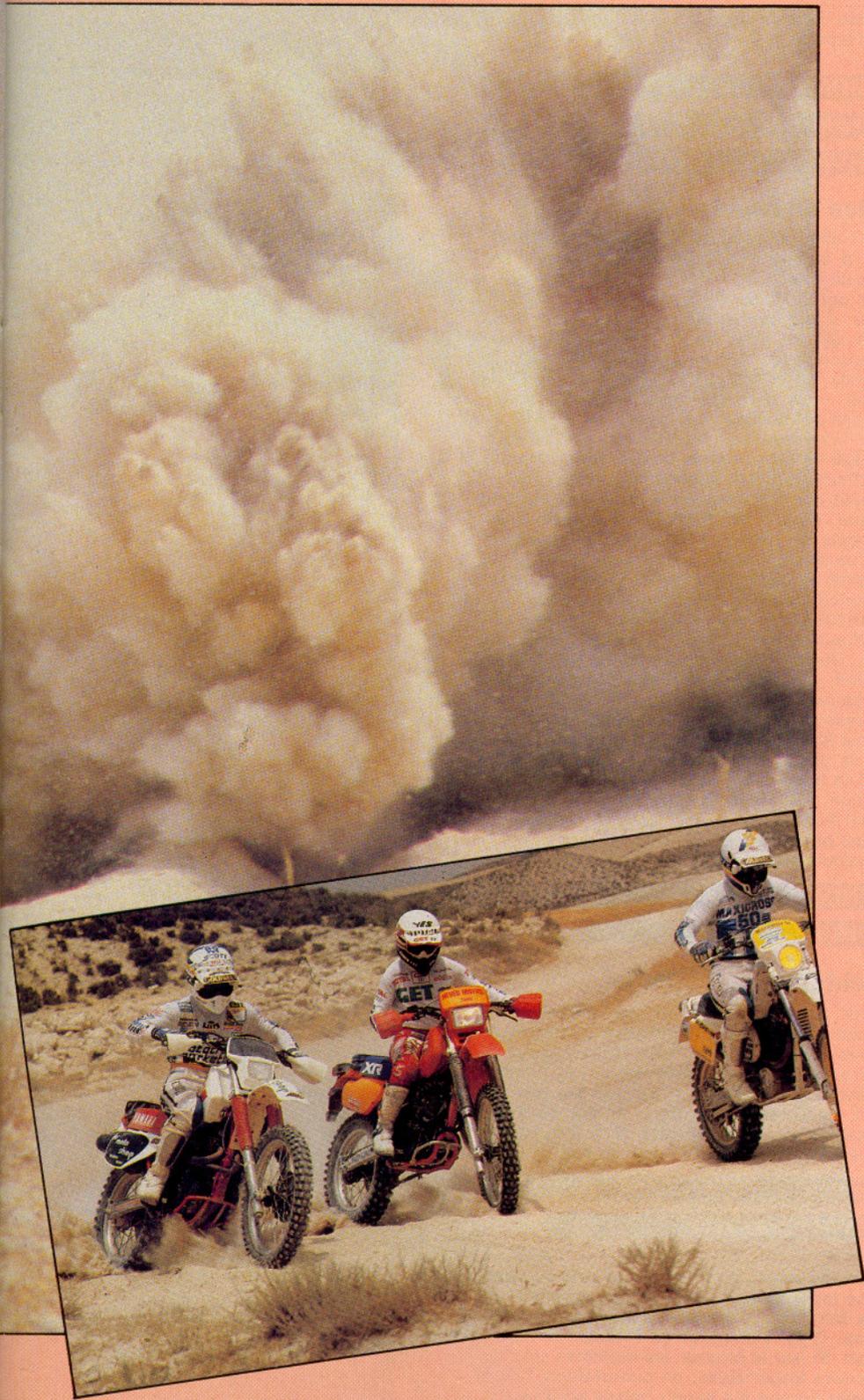
Sacrées bêtes, ces bêtes à plaisir. Conçues sur les mêmes principes, donc les mêmes bases : enduro, endurance, désert, attaque, TT « tous azimuts ». Suédoises ou japonaises, même combat : plaisir et efficacité.

Pas étonnant, donc, de leur trouver, à l'examen, de nombreuses similitudes. Il faut savoir, par exemple, que ces trois bécanes ont des suspensions de motos de cross : bras alu, amortis à bonbonne (Ohlins, sur l'Husky) inclus. Que l'Husky, c'est carrément une partie-cycle et un bas moteur de 500 cross. Seuls le cylindre et la culasse 4-temps sont rapportés, ainsi que la boîte 6 vitesses.

Pour entrer dans les détails, honneur aux an-

ciennes, voyons ce qu'il y a de neuf sur la 600 Yam, sortie en novembre 82 aux States. Le premier jet était bon puisque ce modèle n'a pas changé en 84 et que les modifications 85 sont peu nombreuses : frein avant à disque, kick acier (le kick alu n'était pas fiable), béquille renforcée, boîtier d'allumage CDI placé sur la colonne de direction. L'objet mieux refroidi, les démarrages à chaud en sont grandement facilités ; ressorts de fourche et de suspension AR plus durs ; rayonnage en « Z », comme sur les YZ.

La Honda version 85/86, c'est carrément une nouvelle moto. La cylindrée d'abord, qui passe de 498 à 591 cm<sup>3</sup>, ce qui donne seulement 3 ch de plus mais surtout une puissance beaucoup plus musclée à moyen régime. Nouveau cadre à section carrée dans



sa partie frontale, nouveau bras oscillant en alu lié à un nouvel amorti à bonbonne et à un réglage de progressivité modifié pour améliorer l'adhérence, empattement plus long, nouvelle selle.

Quant à l'Husky 510 TE qui, comme la Honda XR, vient tout juste d'arriver en France, elle s'intègre dans la gamme cross/enduro 85 de la marque, avec la suspension arrière monoshock et le look d'ensemble, plus des améliorations de détail, sur certains points qui péchaient quelque peu : entraînement de distribution, boîte de vitesses, embrayage, frein arrière, roulement de tête de bielle, clapet de lubrification, joints de queues de soupapes, carburateur. Ajoutez-y un frein avant à disque, et ça vous fait une belle évolution sur ce 503 cm<sup>3</sup> à soupapes.

Vous voulez encore plus de détails ? Bon, allez, au peigne fin. Vous allez voir, il y a encore des ressemblances.

Les cadres, trois simples berceaux dédoublés, présentent seulement des variantes : cette partie frontale à section carrée sur la Honda et cette épine dorsale en tube de très forte section sur l'Husky, avec une partie arrière boulonnée, en tube très fin. Les fourches sont toutes de gros calibre, long débattement, assistance pneumatique et, à l'arrière, les bras en alu débattent sur des monochochs à progressivité variable facilement réglables : en tension du ressort pour tout le monde, en hydraulique (compression et détente) sur la Honda et l'Husky, en détente seulement sur la Yam.

Les « arrêtoirs » ? A disque à l'avant, sur les

trois. Particularités : un étrier double piston chez Honda et un carter plastique protège-disque chez Yam. Roues de 21" à l'avant, on est d'accord, tandis qu'à l'arrière Honda préfère la petite roue de 17", alors que Yam et Husky tombent d'accord pour des 18". Freins à tambours commandés par tringle sur la Yam, par gros câble sur les deux autres.

Au niveau des commandes, notons que l'action des kicks — en alu sur la Honda, à gauche sur l'Husky — est facilitée par un lève-soupape automatique. Auquel s'ajoute, chez HVA et Honda, un lève-soupape manuel au guidon. Les sélecteurs sont repliables partout, ainsi que les pédales de frein sur les deux japs.

Et les moteurs ? Les trois « boîtes à soupapes » ont bien des points communs. Commençons par la culasse, c'est là que se trouvent les chevaux. Distribution par simple ACT et 4 soupapes, tout le monde est d'accord. Double sortie d'échappement ? OK. Double carbu ? Oui chez les japs, toujours compliqués, contre un seul chez Husky, un nouveau Dell'Orto de Ø 40 mm.

Allumage électronique ? Affirmatif. Boîte de vitesses ? Six rapports sur l'Husky, cinq chez les japs. Histoire de dire qu'en Suède on est capable aussi d'en faire plus ? Non, pas de frime. N'oublions pas que l'Husky a 100 cm<sup>3</sup> de moins que les deux japs. Même s'il y a autant de chevaux, ils sont plus haut et il faut bien un rapport de plus pour accélérer autant... et p'têt' plus ? On va voir ça bientôt. Un coup d'œil, avant, sur la finition. Comme l'équipement, les mots d'ordre sont : qualité et efficacité. En vrac : chaînes à joints toriques bien guidées, démontage rapide des roues, à l'aide de leviers soudés sur l'axe (Honda et HVA), de bras oscillants fendus et de commandes de freins qui se déposent en un geste (Yam et Honda), protège-mains et sacoches à outils (Yam et Honda) et même une clef de contact (sans verrouillage de direction) chez Yam.

Bueno, hombres. J'ai des fourmis dans les jambes, moi. Neveu, Ashcraft et Smith encore plus. Hâte de se défoncer, les maniques du gaz à droite en ouvrant. Ceux de mes aimables lecteurs qui affectionnent la sodomie des diptères sont priés de se reporter, pour de plus menus détails, aux fiches techniques en fin d'article, et à l'officine de leur concessionnaire favori. Nous, on attaque !

## Au concours d'élégance, la Yam a quelques rides

Un mot sur nos motos d'essai, en introduction à la partie « statique » de l'affaire. La Yam, sortie des ateliers de mon ami Pierre Chanteloup (les plus belles moustaches du sud de la Loire) est parfaitement rodée : 2 000 km et une révision avant de quitter FD Motoshop à Orléans. Plus 500 km, deux jours plus tôt, sur les petites routes espagnoles et les pistes de la Baja. La Honda a subi un rodage accéléré, c'est le moins que l'on puisse dire : 40 km sages avant de quitter la France et 500 bornes fond la caisse pour suivre la Baja aux côtés de la Yam. Traitement un peu brutal, mais nécessaire : on a senti la bête se libérer.

La Husqvarna est un modèle de présérie qui a pas mal d'heures de vol, aux mains de Jean-Paul Charles, en compétition. L'aspect est un peu défraîchi mais la mécanique, nous le verrons, en pleine forme. Les machines « client », identiques à quelques détails de finition près, sont arrivées chez l'importateur pendant l'essai. Il s'en est fallu de peu, mais tant pis pour les photos : si l'aspect est un peu fatigué, la mécanique est — largement — rodée.

## Esthétique - Finition

Côté finition et équipement, je vous ai déjà tout dit précédemment. Alors, reste à faire le tri.

Sur l'équipement : suspensions, roues, chaînes, technologie moteur, que de la top-qualité. Va falloir chercher ailleurs pour établir des différences. Le frein avant à double piston de la Honda, le carter de protection de son homologue chez Yamaha, les protège-mains, les sacoches à outils, voilà quelques atouts pour les japonaises, ainsi qu'une protection des carters de moteur un peu plus efficace. Et une finition — passages de câbles, renforts de gaines, électricité — que, malgré leurs progrès indéniables, les Européens n'atteignent pas encore.

Voici donc, sur ces plans, nos deux japs exaequo devant la suédoise. Reste l'esthétique, un critère qui pèse souvent lourd dans le choix d'une moto. Et là, malgré la subjectivité — les goûts et les couleurs — qui flotte toujours sur cet argument, je serai radical. La Honda, carrément splendide, éclipse les deux autres. Un objet que l'on a plaisir à regarder. Par rapport à la 500 XR, la 600 a encore affiné la pureté et la force de ses lignes. Comme Breton, il y a deux ans, trouvait déjà la 500 plus belle que la Yam qui, elle, n'a pratiquement pas changé, l'affaire est entendue... malgré le très beau dessin, pur et agressif, de la nouvelle Husky.

**HONDA 4**

**YAM - HVA 3**

## Position de conduite

N'oublions pas que nous avons affaire à des motos de course. Ici, le confort passe au second plan pour l'instant. Ce qui prime, c'est naturellement de se sentir tout de suite parfaitement à l'aise, d'avoir une mobilité du corps aussi libre que possible : avancer et reculer, soulager la moto par un appui sur les jambes. Étroite, le guidon bien en mains, les repose-pieds assez bas, l'Husky est un vélo entre les jambes. La Honda est agréable mais fidèle à sa tradition : un guidon un peu bas qui donne une position d'attaque, un peu en appui sur les poignets, qu'affectionne Cyril Neveu. Quant à la Yam, Dan Smith a bien résumé l'impression générale : « les repose-pieds et le guidon sont trop hauts : jambes trop pliées, bras écartés, c'est un peu Harley ».

**HVA 4**

**HONDA 3**

**YAM 2**

## Agrément des commandes

La finition d'enfer dont jouit la Honda se retrouve ici. Tout est doux, précis, efficace. Sur la Yam, la sélection est un peu plus « virile » et le frein avant plus raide. Sur l'Husky, on sent la machine de course sans trop de concessions au confort. C'est précis, mais

ferme. Pour rester à peu près agréable, faut de l'entretien.

**HONDA 4**

**YAM 3**

**HVA 2**

## Mise en route

Ah ! chapitre toujours délicat, où, paradoxe de la langue française, la délicatesse n'est pas de mise.

Sur des 500 ou 600 monos assez comprimés, il faut donner du jarret. Les lève-soupapes liés au kick, heureusement, facilitent beaucoup la tâche. Au point que sur la Honda XR et la Yam TT — encore un paradoxe — la mise en route est moins capricieuse que sur leurs cousines « mixtes » XL et XT. Voui monsieur. La Yam, en particulier, a réalisé de gros progrès pour la mise en route à chaud, qui était cauchemardesque. Il semblerait que l'emplacement du boîtier électronique, éloigné de la chaleur sur le nouveau modèle, ait résolu ce problème. Manque plus qu'un lève-soupape manuel pour le cas — rarissime — où l'autre vous ferait un caprice.

Caprice que connaît encore la Honda, qui s'arrête parfois sur un trou de carburation et, à chaud, tarde de temps à autres à redémarrer. Quelques coups de kick à vide, gaz en grand, facilités par le lève-soupape manuel, et ça repart !

Paradoxe encore — je vous avais prévenus, c'est le chapitre qui veut ça, avec les grosses — la plus petite cylindrée du lot, la Husky, est la plus raide à démarrer. Une démultiplication plus faible du mécanisme du kick, peut-être, et le kick à gauche, auquel on n'est pas habitués ?

Toujours est-il que...

**HONDA - YAM 4**

**HVA 3**

## Poids

Pour une fois, je n'avais pas ma petite balance de poche et il faudra se fier aux catalogues pour les valeurs. Mais rassurez-vous, le terrain confirme. Les japonaises, très proches l'une de l'autre et pas bien lourdes pour de tels « calibres », paraissent, en comparaison, « camionnesques » à piloter, face à la Husky, guère plus lourde qu'un deux-temps.

**HVA 4**

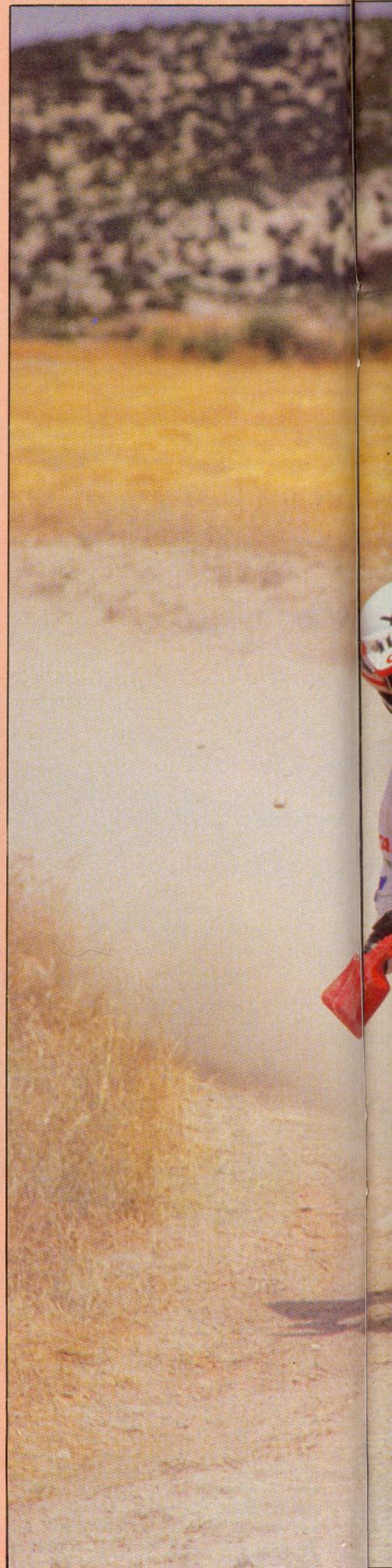
**YAM - HONDA 3**

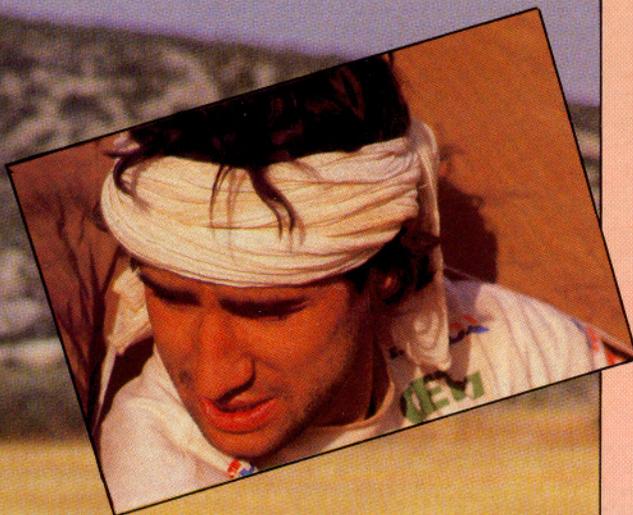
**Ben dis donc, en v'la t-y pas une surprise, une japonaise, la Yam en l'occurrence, qui se fait taxer par une européenne au statique. C'est nouveau, ça ? Mais non, mais non. Si, sur le bitume, les nippones sont devenues imbattables, en compétition T.T. la vieille Europe n'a jamais baissé les bras.**

**Ajoutez à cela que la Yam manque un peu de rajeunissement, ce dont profite largement, ici, la 600 XR.**

## TOTAL STATIQUE

	HONDA	HVA	YAMAHA
Esthétique - Finition	4	3	3
Position de conduite	3	4	2
Agrément des commandes	4	2	3
Mise en route	4	3	4
Poids	3	4	3
<b>TOTAL</b>	<b>18</b>	<b>16</b>	<b>15</b>
<b>Classement (points)</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>2</b>

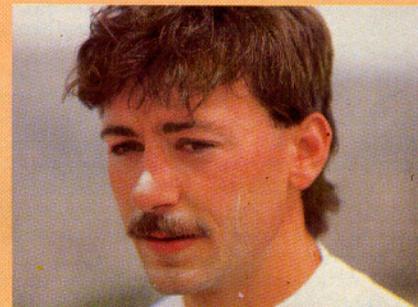




### Les stars

Tout le monde — tous les lecteurs de *Moto Verte*, en tous cas — connaît Cyril Neveu, et son palmarès est éloquent : 2 fois vice-champion de France d'enduro ; 2 médailles d'or aux I.S.D.E. Une victoire au Rallye de l'Atlas, une autre aux Pharaons et... trois victoires au Paris-Dakar ! Mais quand on vous dit que les deux Américains, Ashcraft et Smith, sont actuellement les meilleurs pilotes de désert US, vous n'êtes pas obligés de nous croire sur parole. Non ? Alors, permettez-moi de vous présenter les deux lascars, à l'aide de ces deux petites « fiches techniques ».

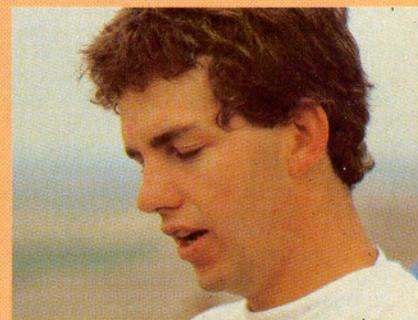
**Dan Ashcraft**, né le 9 juin 62 à Anaheim (Californie). Demeure à Huntington Beach. (Cal.) Célibataire. Parents installateurs d'appareils d'air climatisé. Profession : pilote et boulot avec ses parents. Plat préféré : la cuisine italienne et notamment les spaghetti. 1<sup>re</sup> course en 1976 (à 14 ans) avec une 250 HVA enduro. A pratiqué l'enduro, le cross et... le désert.



Dan Ashcraft

Palmarès désert :  
 1982 : victoire au Frontier 500  
 1983 : victoires à la Baja 500, Frontier 500, Baja 1000  
 1984 : victoires à la Parker 400, San Felipe 250, Las Vegas 400, Baja 500. Second au Frontier 500 et à la Baja 1000.  
 1985 : victoires à la Parker 400 et Great Mojave 250.

**Dan Smith**, né le 23 novembre 63 dans le New Jersey. Demeure à Visalia (Californie). Marié (depuis deux mois) à Ronda. Père directeur dans une société de matériaux plastiques ; mère infirmière. Profession : pilote et installateur de pipelines. Plats préférés : poisson, légumes. Première course en 1974 (à 11 ans) avec une 100 cm<sup>3</sup> Honda cross.



Dan Smith

Palmarès désert : le même que son copain Ashcraft depuis 1982, puisque dans toutes les grandes classiques, ils font équipe.

Sans compter, pour l'un et l'autre, des dizaines de victoires individuelles de petites courses de désert, qui font de 100 à 150 km. Ils en disputent une cinquantaine par an, à raison, parfois, de deux par week-end.

Leur entraînement ? Du mountain bike (très bon pour le cœur), du footing, un peu de motocross (ça change, et c'est bon pour l'attaque).

Leur régime alimentaire est fixé par Jeff Spencer, un toubib qui s'occupe de pratiquement tous les meilleurs crossmen américains : O'Mara, Bailey, Hannah, Ward, Laporte, etc. Nourriture basée sur les hydrates de carbone, qui doivent composer 70 % de l'alimentation (ils contiennent les sucres à assimilation lente) : pâtes, riz, pommes de terre, bananes, pain blanc chaud (Sic) ; avec en complément légumes, fruits et poisson. Pas de viande rouge.

Naturellement, ils ne fument pas (mais ils chiquent !) et dorment beaucoup et à heures régulières : tous les jours, coucher à 9 h et lever à 7 h. Alors, la fête, dans tout ça. Pas beaucoup de fêtes ? « Non. Pas du tout ». Menteurs !

## Chaude, la suédoise ! Un tempérament qu'adorent les pilotes américains

Voici maintenant — roulez tambours, sonnez trompettes — le moment que vous attendez tous. Ashcraft et Smith, rois des déserts américains et Cyril Neveu, recordman du Sahara, ont enfilé leurs habits de lumière. Les moteurs sont chauds. La tension atteint des paroxysmes insupportables. L'air est immobile, silencieux. Chacun suspend son souffle.

Neveu est déhanché, sur une patte. Ashcraft et Smith, coudes écartés — c'est comme ça qu'ils pilotent, comme en dirt —. Un coup d'œil en biais, sous le lexan des lunettes. OK ?

125 chevaux, dans la même fraction de seconde, explosent dans les échappements. Le Minolta de Cornut éjecte des éktachromes comme celui d'Hurricane Papa. Déjà, ils sont loin, trois points minuscules, incroyablement rapides, au pied de cette immense colline. Derrière eux, grossit un nuage de poussière, comme la condensation derrière les réacteurs d'un jet.

Je leur avais dit : vous avez deux heures pour essayer les motos. Voyez particulièrement tel et tel point.

Deux heures plus tard, ils sont revenus, toujours aussi vite, les deux Yankees, coudes toujours écartés, couverts de poussière. C'est fou ce qu'ils sentent, ce qu'ils comprennent vite une bécane, ces gamins. Voilà ce qu'ils m'ont raconté. J'ai remis un peu d'ordre, naturellement.

### Vitesse maxi

D'origine, les deux japonaises sont livrées en France avec un braquet favorisant les accélérations et permettant une vitesse maxi de 140-150 km/h. On va rarement plus vite sur la terre, par chez nous. Mais dans le désert, sur les grandes étendues très roulantes, il faut tirer plus long. Et pour nous — pour vous — il fallait savoir quelle était la vitesse maxi possible de ces engins. J'avais donc demandé que soient montées les démultiplications les plus longues que pouvaient emmener la puissance des moteurs. Les gens qui ont préparé ces motos connaissent leur boulot, parce qu'ils ne se sont pas trompés d'une dent !

Sur le goudron, bien lancés, les trois pilotes, en limande, ont envoyé toute la puissance.

La Honda, qui aime tourner dans les tours, sans la moindre vibration ; la Yam, énergique à moyen régime, sur laquelle on sent plus « vivre » le moteur ; l'Husky, une sorte de panaché des deux : bien dans les tours et moteur assez « présent »... les trois bécanes sont restées côte à côte. Aucune n'a réussi à se détacher des copines. Au compteur d'une voiture suiveuse (les compteurs des motos étaient depuis longtemps au taquet), vitesse lue : un bon 170 km/h.

Ça doit valoir un honnête 160 chrono. Avec des pneus cross, c'est pas mal : pas loin de 10 bornes de mieux que les 600 trail.

**HONDA - YAM - HVA 4**

### Accélérations

Nous venons de voir qu'à plein régime, les trois moteurs délivrent la même puissance.

Maintenant, voyons comment elle vient, cette puissance. Comment ça pousse, gaz en grand, les vitesses passées à la volée. Commentaire de Dan Ashcraft sur la piste :

« Sur le dirt, l'HVA est un canon. Elle monte plus vite en régime. Comme la Honda, elle a la puissance dans les tours, en haut. Mais avec sa boîte 6 vitesses, elle accélère plus fort. La Yam a toute sa puissance à moyen régime, elle accélère moins fort ».

Mais comme sur la piste, il y a des problèmes de motricité, j'ai demandé à mes trois champions de retourner tester les accélérations sur la route. Le commentaire a été à peu près le même. Cyril Neveu : « Au départ, l'Husky est plus rapide. Elle prend une petite avance, de quelques mètres. Puis la Honda maintient l'écart, alors que la Yam est décrochée ». D'un même mouvement, les deux Américains approuvent, en branlant le chef. Content, le chef. Mais non, pas pour ce que tu crois, mauvais esprit. Parce qu'ils travaillent bien, ces p'tits gars. Sérieux, appliqués. C'est reposant, pour moi, cet essai !

**HVA 4**

**HONDA 3**

**YAM 2**

### Couple - Reprises

Bon, la vitesse maxi, les accélérations démentielles, ça, c'est bien pour les très bons. Mais vous autres, poireaux moyens, c'est plutôt à moyens régimes, en souplesse, que vous utilisez ces gros moteurs, pas vrai ? Sinon, c'est l'accident.

Ce comportement moteur, c'est au tour de Dan Smith de vous le commenter, après essai sur la piste.

« L'Husky et la Honda, qui ont les chevaux assez en haut, sont souples à moyen régime. Elles reprennent de façon progressive. Faciles à contrôler. La Yam est plus brutale, c'est là, à moyen régime, qu'elle a la puissance ».

Bon. Allez savoir avec ça laquelle reprend le mieux ? Côté comportement moteur, l'information est bonne mais sur le plan rigoureux, test comparé, y'a un blanc. Alors, ils sont retournés sur la route. En revenant, ils étaient très surpris.

Neveu : « On a fait comme t'as dit. Moyen régime sur le rapport supérieur, les bécanes côte à côte, et on ouvre. Alors là, la Honda leur a mis un boulevard ! Impressionnant. A l'arrêt, les deux autres. Et à égalité. » Derechef, les deux Américains branlent le chef. Lequel se permet un petit commentaire : faut toujours se méfier de ses impressions. Sur la piste, les roues arrière « cirent » souvent, surtout sur la fine poussière des Montesblancos. La Honda avait paru plus à son aise dans les tours et la Yam semblait, parce que son moteur est plus « vivant », plus « XT », plus « tu le sens bien, mon gros coup de piston », elle semblait pousser plus en bas.

Ben tu vois, c'est juste le contraire. Et même des pilotes aussi chevronnés s'étaient laissés piéger.

Ah, si *Moto Verte* n'était pas là pour vous dé mêler toutes ces subtilités !

**HONDA 4**

**YAM - HVA 3**

### Stabilité

Fini, le goudron. Terminé, les moteurs. Maintenant, c'est gaz dans la pampa. Avec des gaillards qui voient si loin, qui vont si vite, s'agit d'avoir des meules qui tiennent le parquet, qui absorbent la secousse, qui vont droit. Interviennent ici la géométrie d'ensemble (chasse, empattement en particulier) et, beaucoup, les suspensions.

**Ce qu'on appelle « se gerber ». Le fesh-fesh fuse et Ashcraft salue la foule en délire. Il n'a pas lâché l'embrayage, le moteur tourne !**





## Les autres 4-temps « magnum »

Nous n'avons pas inclus dans cet essai la 600 KTM à moteur Rotax, parce qu'elle n'est pas nouvelle et risque même d'être rapidement caduque si, comme on l'espère, le moteur KTM 4-temps « liquide » apparaît au Salon en octobre. Autres 4-temps de course ? Les Barigo, bien sûr. Mais quelles Barigo ? Chaque machine est en effet faite sur mesure, avec différents moteurs possibles. D'où le choix de cet essai.

Ashcraft et Smith commentent, à tour de rôle (toujours d'accord, ces deux-là. En général, Ashcraft parle le premier, il synthétise les grandes lignes. Smith précise le comment et le pourquoi. Très clairvoyants, une bonne équipe !) : « L'Husky est celle que je préfère. Elle est mieux sur les bosses, mieux tout droit, mieux dans les sauts. La Yam est stable, mais l'arrière est moins bon, et elle est plus lourde. La Honda bouge, les suspensions sont trop souples ». Smith résume : « L'Husky est ferme, rigide, comme une moto de cross. L'accord des suspensions est impeccable. L'arrière, en particulier, est excellent. La Yam a une meilleure fourche, mieux amortie. L'arrière est moins bon, mais elle va bien droit, bien guidée. La Honda a une fourche molle, ce qui influe sur le comportement général. L'arrière est très bon, mais tout se balade un peu, elle n'est pas rigide. Suspensions trop souples ». Neveu intervient : « La Yam était trop molle de l'arrière. On a durci. C'est devenu meilleur sur les gros trucs, mais la roue « dribblait » sur les petits chocs. Sur la Honda, il doit y avoir un problème d'huile dans la fourche. Elle ne devrait pas être si molle ».

J'ajouterai que la Honda est plus courte, ce qui expliquerait aussi une moins bonne stabilité.

C'est pas du vécu, tout ça, Coco ?

**HVA** 4

**YAM** 3

**HONDA** 2

## Virages

Il va vite, Neveu, l'Indien, en virages. Freine tard, se présente bien, accélère tôt, ressort canon. Mais il ne sait pas glisser. Les Américains, ils ont tous fait du dirt, de la terre battue sur piste ovale. D'instinct, ils placent la moto en léger dérapage-contrebraquage, dès qu'ils abordent le virage. Les coudes bien écartés, ils rentrent comme des bêtes, le travers s'accroche, se contrôle aux chevaux, la godasse par terre — et encore, pas toujours — et ils se servent de la glisse pour se placer mieux en ligne à la sortie du virage. Efficace et très, très spectaculaire. Stéphane Roux, alias Idéfix, un petit gars d'Auto Verte qui nous accompagnait, était scié. Je ne suis pas près d'oublier la gueule qu'il a faite, bouche ouverte, yeux écarquillés, bras ballants, quand Ashcraft et Smith ont balancé l'Husky et la Yam dans la première courbe à gauche, à un bon petit 100 km/h. « T'as vu, ils pilotent comme en voiture. Je ne croyais pas

## Les cow-boys fond la caisse sur le bitume. Des vitesses de pointe identiques.

que c'était possible avec une moto ! » Ben si, Idéfix, et c'est pas nouveau. Mais toujours aussi beau. Alors, laissons parler ces maîtres ès-virages.

Smith : « L'Husky paraît tellement plus légère ! Tu tournes, elle tourne et that's it. Les autres, il faut les forcer (geste à l'appui, il pousse sur un guidon imaginaire). Et le moteur est souple, la puissance progressive. Beaucoup de précision. Elle se pilote comme notre bécaune de course ».

Ashcraft précise : « Oui, ce qui fait la différence, c'est la facilité et la légèreté de l'Husky. La Yam se place bien, mais le moteur est plus brutal, elle glisse moins facilement. La Honda danse trop sur ses suspensions. Elle part, reprend de l'adhérence, reglisse. Pas assez précis ».

Un plaisir, de bosser avec des gars comme ça !

**HVA** 4

**YAM - HONDA** 3

## Confort

Un test inhabituel dans un comparatif de motos de course, le confort. Mais ces gros 4-temps, pas mal d'entre vous rêvent de les emmener dans les grands espaces. Donc sur de longues distances. Alors, sans nous éterniser, sachez que la Honda est, de loin, la moins fatigante. Une selle remarquable, des suspensions souples, un moteur à la puissance omniprésente et exempt de vibrations, des commandes douces... du velours. La Yam est plus « tape-cul », la selle moins moelleuse et la position, genoux pliés et bras en l'air, moins reposante.

Quant à l'Husky, en comparaison, c'est un bout de bois. Raide, ferme de partout. La rigidité et la précision, ça se paye souvent en confort.

**HONDA** 4

**YAM** 3

**HVA** 2

## Freinage

L'étrier à double piston qui agit sur le disque avant de la Honda est vraiment un « must », comme on dit quand on cause bien. Douceur d'action, progressivité, puissance, tout y est. Et le tambour arrière colle bien la roue au sol, malgré un important transfert de masses sur l'avant, dû à la position (guidon bas) et à la souplesse des suspensions.

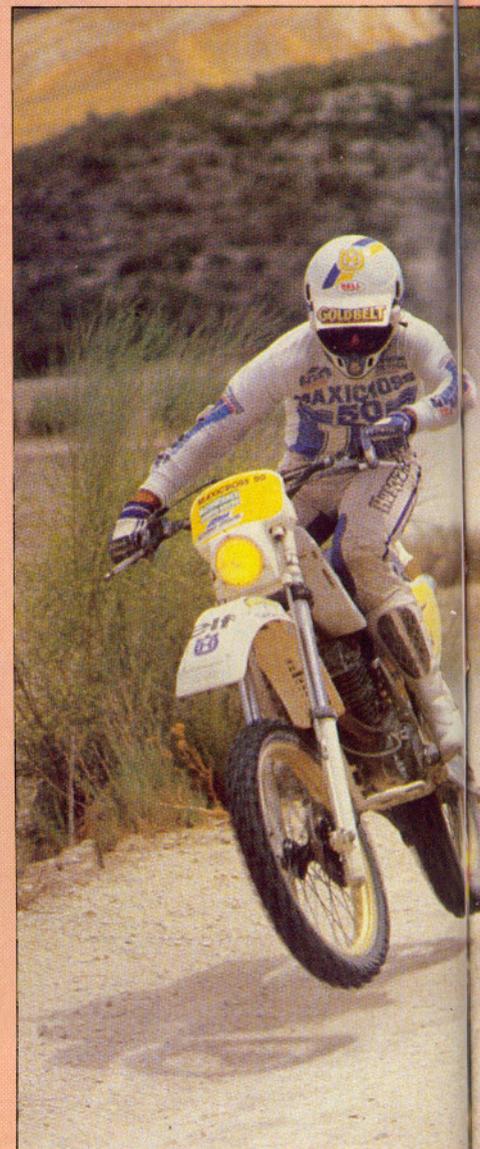
La Yam et l'Husky ont également un disque, mais un seul piston pousse les plaquettes. L'action demande plus d'énergie, donc moins de finesse.

**HONDA** 4

**YAM - HVA** 3

## TOTAL PERFORMANCES

	HVA	HONDA	YAMAHA
Puissance maxi	4	4	4
Accélération	4	3	2
Couple - Reprises	3	4	3
Stabilité	4	2	3
Virages	4	3	3
Freinage	3	4	3
<b>TOTAL</b>	<b>22</b>	<b>20</b>	<b>18</b>





## Cinq conseils pour aller vite dans le désert

En exclusivité pour les lecteurs de *Moto Verte*, voici les cinq conseils de base pour piloter vite dans le désert (mais c'est aussi vrai ailleurs !) que vous donnent Ashcraft et Smith. De très grands connaisseurs !



**Smith et Ashcraft expliquent à Mallet comment aller vite dans le désert. Serait temps qu'il apprenne, le chef !**

1°) Le « skill », qui se traduit littéralement par : habileté, talent, savoir-faire. Dans le langage des coureurs, le skill, c'est tout cela, mais aussi ce que l'on peut traduire par « l'attaque » : le goût, le plaisir et le don d'aller vite, de gagner, et la concentration – « sans aller au-delà de ses limites », précisent-ils.

2°) « Regarder loin. Selon le terrain naturellement. Regarder loin, puis près, loin, près ». Ce qu'appelle un certain J.-C.O. : « Avoir un œil à 30 mètres et l'autre à 200 mètres ».

3°) « Avoir des réflexes rapides. » (Là, j'en vois des inaptes !) Et anticiper, prévoir ».

4°) « Conserver une excellente condition physique. Dans les grandes courses de désert, nous faisons des relais de 150 miles (240 km) chacun. Et, souvent, nous allons plus vite à la fin du relais qu'au début, parce que nous sommes plus concentrés. Mais ce serait impossible sans une excellente forme. » (Cf. à ce sujet l'encadré « Les stars » : diététique, entraînement et sommeil.)

5°) « La préparation de la moto ». Ils y attachent beaucoup d'importance. Leur mécanicien travaille une semaine sur leur moto après chaque course. Chaque détail est éprouvé, testé, vérifié. Ils sont très maniaques sur les réglages, l'équipement (guidon, poignées, chaînes).

Cinq bonnes recettes, données par ordre d'importance, par les deux coureurs de désert les plus rapides... du monde, probablement.

## Homologation

Une seule de ces trois machines est homologuée et dispose donc d'une carte grise : la 510 Husky.

Honda et Yamaha ont choisi de ne pas s'embarasser de cette formalité. Bien dommage. Et rouler dans l'illégalité, avec une carte grise bidon empruntée à un trail qui pourrait dans votre cave, on vous le déconseille très vivement. Très mal vu par la police, ça devient très grave le jour de l'accident. Croyez-en les assureurs !

Alors, pour la Honda et la Yam, reste l'homologation à titre isolé. La démarche technique et administrative, avec un peu de ténacité, est loin d'être insurmontable.

D'abord, ces deux machines peuvent aisément se vanter d'être « des évolutions de modèles dûment réceptionnés » (cf. XL 600 et XT 600) – c'est important – et d'autre part le niveau sonore de l'échappement ne doit poser aucun problème. En fait, il suffit de remplacer la plaque-phare par le phare homologué d'une XL ou d'une XT (ou DTLC ou autre), d'installer un catadioptré en bonne position à l'arrière, un rétro (homologué), un silencieux homologué (même système, celui d'une XL ou d'une Ténére) et de monter des pneus trail. Et – théoriquement ! – ça roule ! Votre concessionnaire saura vous conseiller et certains peuvent même se charger du truc pour vous de A à Z. Et notamment, pour les Yamaha, Ouest Motos à Mantes-la-Jolie (78), tél. (3) 094.09.73 ; F.D. Motoshop à Orléans, tél. (38) 54.26.26 ; la maison Bertaux à Vernon, tél. (32) 31.27.39 et Auvergne-Motos à Clermont-Ferrand, tél. (73) 92.20.19. Deux concessionnaires Honda font également des efforts dans ce sens : Challenge 75 à Paris, tél. (1) 355.25.34 et les Ets Stey à Colmar (68), tél. (89) 41.27.54.

## Si vous voulez bien choisir votre désert...

### Prix

Ce qu'a fait Honda-France en déterminant le prix de sa 600 XR a tout l'air de ce que l'on appelle s'aligner sur la concurrence. Plus rigoureusement, tu peux pas. 27 340 franco, le même prix pour les deux japs, au centime près. L'Husky, heu, j'ose pas. Non, vraiment, ça me gêne. Vous voulez vraiment savoir ? Bon, vous l'aurez voulu. Une brique de plus, voilà. Et ne me demandez pas pourquoi, j'en sais rien.

**HON 27 340 F-YAM 27 340 F : 4**  
**HVA 37 000 F : 2**

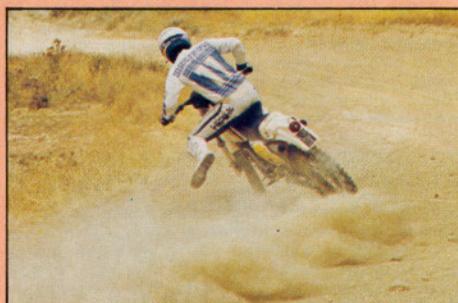
Amis des soupapes en folie, voilà, j'espère, trois bécanes parmi lesquelles vous n'aurez aucune difficulté à choisir l'élue de vos phantasmes de folles chevauchées. Le prix de l'Husky est certes dissuasif mais quand on aime, on ne compte pas. Amateurs de compétition, d'attaque, de défonce, regardez le total « performances ». J'en ai ôté le chapitre « confort », qui est le cadet de vos soucis. Vous tenez l'arme absolue.

Bien suspendue, stable, un moteur qui a du caractère, voilà les grandes qualités de la Yam 600 TT, qui supporte bien son léger vieillissement par rapport à deux nouveaux.

La nouvelle Honda 600 XR remporte, au général, la victoire de l'homogénéité. Son seul défaut — par rapport aux autres, car elle tient par terre, pas d'angoisse — est un manque de stabilité, de précision. Mais sa goule, sa finition, son moteur...

Trois « canons », certes plus à l'aise pour foncer dans les grands espaces que pour la rando dominicale. Et bien sûr, des pilotes comme Charles, Albaret, Drobecq, vous balancent ça comme des joujoux dans les chemins les plus escarpés des enduros européens.

Alors, pourquoi pas vous ?



Les Américains, champions de la glisse.

### Un grand merci...

Tout d'abord à nos trois essayeurs : Dan Ashcraft, Dan Smith et Cyril Neveu. Ils ont mis leur talent à notre disposition avec tant de gentillesse et de spontanéité !

Des types inaccessibles ? Au contraire. Du style : tiens les gars, y'a un bon coup de moto demain, ça vous dit ? Et ils étaient là, disponibles, détendus, réellement contents de se tirer une petite bourre entre copains. Ne rechignant jamais à refaire dix fois le même passage pour le photographe. Vous voulez que je vous dise ? Ces gars-là, ce qu'ils aiment le plus, c'est attaquer sur une moto !

Merci aussi à Marcel Seurat, à qui nous devons la contribution des deux champions américains...

... à FD Motoshop Orléans, qui a préparé pour nous une 600 TT et mis à notre disposition un véhicule et un mécano...

... au mécano en question, mon vieux copain Gilles Maurice, toujours partant pour se salir les mains du moment qu'il y a des gros 4-temps dans l'air...

... à Max Herbin, le patron du magasin Maxicross à Granville et à Vincent Bourgeois, pour leur aide précieuse.

## LE PRIX DE LA CASSE

	HONDA	HVA	YAMAHA
Piston complet	n.c.	1 164,10	475,45
Pignon de sortie de boîte	n.c.	132,90	92,30
Couronne arrière	479,98	283,80	138,75
Tube de fourche	n.c.	704,20	1 037,80
Guidon	n.c.	352,00	154,80
Sélecteur	231,53	176,05	181,20
1 paire de plaquettes ou mâchoires frein avant	101,14	237,10	267,25
Levier frein avant	n.c.	84,60	67,20

## GRAND TOTAL

	HONDA	HVA	YAMAHA
Statique	4	3	2
Performances	20	22	18
Confort	4	2	3
Prix	4	2	4
<b>GRAND TOTAL</b>	<b>32</b>	<b>29</b>	<b>27</b>

## FICHES TECHNIQUES

Moteur	HVA 510 TE	HONDA 600 XRR	YAMAHA 600 TT
Type :	monocylindre 4-temps à ACT et 4 soupapes, refroidi par air		
Alésage :	91,5 mm	97,0 mm	95,0 mm
Course :	76,5 mm	80,0 mm	84,0 mm
Cylindrée :	503 cm <sup>3</sup>	591 cm <sup>3</sup>	595 cm <sup>3</sup>
Taux de compression :	9,5 à 1	9 à 1	8,5 à 1
Puissance maxi :	n.c.	45 ch à 6 500 tr/mn	44 ch à 6 500 tr/mn
Couple maxi :	n.c.	5,3 mkg à 5 500 tr/mn	5 mkg à 5 500 tr/mn
Alimentation :	1 carbu Dell'Orto Ø 40 mm	2 carburateurs Ø 28 mm	2 carburateurs Ø 27 mm
Allumage :		électronique	
Lubrification :	carter humide	carter sec	carter sec
Mise en route :		par kick + lève-soupape, sur tous les rapports	
<b>Transmissions</b>			
Primaire :		par engrenages	
Rapport :	2,30 à 1	2,19 à 1	2,39 à 1
Embrayage :		multidisque en bain d'huile	
Boîte de vitesses :	6 rapports	5 rapports	5 rapports
1 <sup>er</sup> :	2,61 à 1	2,38 à 1	2,31 à 1
2 <sup>e</sup> :	1,81 à 1	1,65 à 1	1,59 à 1
3 <sup>e</sup> :	1,37 à 1	1,25 à 1	1,20 à 1
4 <sup>e</sup> :	1,04 à 1	1,00 à 1	0,95 à 1
5 <sup>e</sup> :	0,88 à 1	0,84 à 1	0,78 à 1
6 <sup>e</sup> :	0,74 à 1	—	—
Secondaire :		par chaîne à joints toriques	
Rapport :	48/17 = 2,82 à 1	48/14 = 3,43 à 1	50/14 = 3,57 à 1
<b>Partie-cycle</b>			
Cadre :		tubulaire simple berceau dédoublé	
Suspension AV :		fourche hydropneumatique	
Diamètre tubes :	40 mm	43 mm	43 mm
Débattement :	270 mm	290 mm	300 mm
Suspension AR :		monochoque à progressivité variable	
Débattement :	310 mm	300 mm	270 mm
Pneu AV :	3.00 x 21"	3.00 x 21"	3.00 x 21"
Pneu AR :	5.00 x 18"	5.10 x 17"	5.00 x 18"
Frein AV :	disque Ø 230 mm	disque Ø 240 mm	disque Ø 230 mm
Frein AR :	tambour Ø 160 mm	tambour Ø 160 mm	tambour Ø 130 mm
Longueur :	2 200 mm	2 245 mm	2 180 mm
Largeur :	850 mm	910 mm	870 mm
Empattement :	1 500 mm	1 450 mm	1 485 mm
Chasse :	120 mm	118 mm	118 mm
Hauteur de selle :	940 mm	935 mm	935 mm
Garde au sol :	345 mm	320 mm	300 mm
<b>Capacités</b>			
Essence :	9 litres	10,5 litres	11 litres
Huile moteur :	1,6 litres	2,3 litres	2,4 litres
Huile fourche :	0,45 litre	0,63 litre	0,59 litre
(par bras)			
Poids à vide :	117 kg	124 kg	124 kg
(constructeur)			
Prix TTC			
clefs en mains	37 000 F	27 340 F	27 340 F
<b>Importateur :</b>			
	<b>Sima</b> Z.I. Beaune-Savigny B.P. 146 21204 Beaune Cedex Tél. (80) 22.06.13	<b>Honda-France</b> Parc Activités Paris-Est La Madeleine - BP 46 77312 Marne-la-Vallée Tél. (6) 005.90.12	<b>Sonauto</b> 1, avenue du Fief Z.A. les Béthunes - BP 479 95310 Saint-Ouen-l'Aumône Tél. (3) 037.92.62