

Momo et Christian Lacombe nous avaient mis l'eau à la bouche. Le premier en revenant enthousiasmé d'un essai ; le deuxième en la ramenant par la route et en nous laissant entrevoir que la « petite » était bien vaillante.

Chacun à notre manière, avec notre tempéramment de routard, de pistard, de crotteux, de fougueux, de père tranquille... nous avons voulu savoir ce qu'elle avait dans le ventre, cette TDR. L'année dernière, nous avions mis dans notre collimateur la Transalp. Le nouveau concept de cette année, annoncé haut et fort, c'est la Yamaha 250 TDR. Alors, même motif, même punition. Tout le monde est passée sur elle... même le train!

La façon dont elle a subit nos assauts, la manière dont elle s'est comportée, vous allez le découvrir en lisant les compte-rendus de vos essayeurs-choc qui ont parcouru la France dans tous les sens à son guidon, par tous les temps. Mais trève de bavardages, laissons les raconter eux-mêmes leurs aventures...

Par Fred, Hervé, Paulo, Micou, Bruno, Ivan, Museau, Bertrand et Jean-Pierre. Essai coordonné par Pierre Vedel.



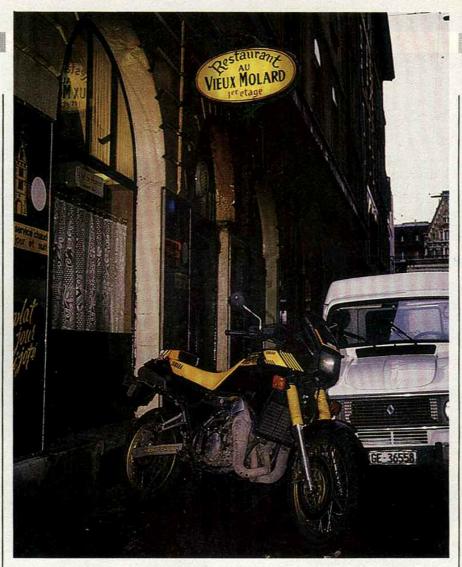
Moment émouvant où M. Soler donne les clefs de la TDR flambant neuve à M. Pierrot. A cette seconde précise, elle ne savait pas encore ce qui l'attendait...

FRED : ... SE BARRE EN SUISSE

Itinéraire :

Aller

- A6 jusqu'à Beaune, nationales Besançon /Pontarlier /Vallorbe, autoroute Lausanne/Montreux, nationales et cantonales Martigny/Sion/Sierre/Brig, col du Simplon, nationales et cantonales Domodossola/ Locarno/Lugano/Ponte/Tresa/Castelrotto. Total 871 km: Temps de roulage 16 heures arrêts non déduits (beaucoup de temps perdu à chercher de l'essence la nuit en Suisse et Italie).



Fred : des bornes suisses en stock pour apprécier le petit twin courageux.

Retour

- Par autoroute, Lugano/Lucerne/Bâle/Mulhouse/
 Beaune/Paris, 856 km, temps de roulage 11 heures.
- Départ 9/3/88 18h, kilométrage total 858 km, partiel zéro.
- Plein essence (sur réserve, 11 litres) et huile.
 Remplissage huile hyper-malpratique, il faut se fabriquer un entonnoir et verser très lentement faute de quoi on en met partout.

Considérations générales

Machine incroyablement brillante, gaie, très bien conçue. Elle va bien partout, depuis l'autoroute jusqu'à la route de col enneigée. Elle passe bien toutes les courbes de la plus serrée à la plus rapide (pour elle), elle freine bien, elle fait tout bien pourvu qu'on la maintienne dans la plage 7000/10.000, sauf sur la neige. Elle est heureuse partout, très sécurisante.

Pour ma part, elle ne m'a pas causé le moindre ennui dans quelque condition que ce soit. Je merdoyais dans la neige en première-seconde-troisième entre 3000 et 6000 tours depuis une demi-heure quand j'ai mis la machine en vrac dans une congère en haut du Simplon. Elle aurait rechigné à repartir que je l'aurais comprise. Ben point du tout, au deuxième coup de savate ça re-craquait comme neuf. J'attendais plus de caprices de la part d'une machine aussi « chaude ». J'ai eu aussi pas mal de pluie et de neige,

jamais l'allumage n'a pas merdoyé le moins du

S'il n'était la consommation, elle pourrait servir à tout : frime, fun, grands voyages et tout. Hélas si elle peut tout faire sur le plan performances/confort maniabilité, le budget essence/huile est assez terrifiant et l'autonomie est vraiment minuscule, sauf conduite totalement opposée à l'esprit de la machine. Faut pas rêver : c'est une 250 qui marche comme une 500 mais bouffe comme une 1300. Un grand réservoir déflorerait totalement la bête, qui est très très maniable. A moins qu'il soit placé très bas style Gold Wing, mais il n'y a pas la place, et ça compliquerait trop (pompe à essence etc). Finalement elle est très bien telle qu'elle est, parfaitement cohérente. En fait, ne serait-ce la conso, je trouverais ça dix fois mieux qu'une Transalp, Dominator ou autre.

Confort

Très très correct, position sympa (pour un petit) protection du carénage suffisante, le meilleur éclairage que je n'aie jamais vu sur une monophare, aussi bien en code qu'en phare elle éclaire très fort et très large. Je ne m'imaginais pas faire de la montagne de nuit, je l'ai fait sans m'en rendre compte. La suspension AR manque un peu d'amortissement, pas bien gênant pour un mec de mon poids. Vibrations pas gênantes, on peut vraiment rouler longtemps

sans se ruiner. Par contre amarrage des bagages pas évident : pas de porte paquets et manque de points d'ancrage.

Performances

Invraisemblable: le moteur est très puissant c'est sûr, de plus dans sa plage de régimes, il semble disposer d'un couple énorme, alors qu'en fait ca tient surtout à un braquet final superbement choisi, du moins pour un mec de ma taille. Plat, faux plat, montée, rien ne la dérange quand on est dans les tours. De plus un bruit splendide, et l'impression que la machine prend plaisir. Bon, c'est sûr, rien en dehors de la plage 7000/10.000. Après 27 heures de roulage je commençais à fatiguer du pied et de la main gauche, un poil des cuisses aussi. M'enfin ce n'est pas vraiment le plan de ce type de machine, rouler 27 heures sur 33.

Conclusion

C'est une machine géniale, une nouvelle race de bécanes. A part la conso et l'autonomie essence/ huile (pas évident de trouver de l'huile de riches n'importe où), rien à dire, tout est bon, tout est drôle, tout va bien.

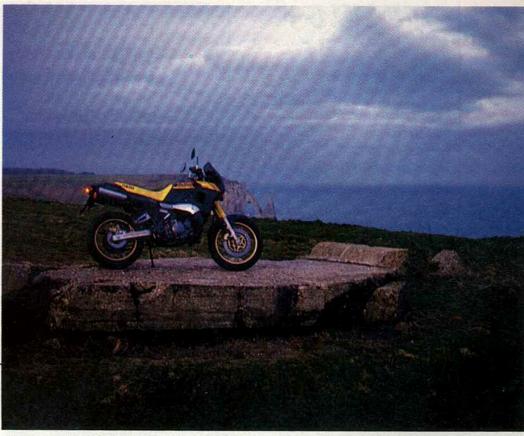
HERVE : L'EVASION

« Allo, salut c'est Fred. La TDR est dans le garage à *Moto-Journal*. Je te mets les clés dans ton bureau. Bon courage!»

Le temps d'avaler un petit café vite fait, me voilà devant ce drôle d'engin jaune et noir, bien perplexe quant à l'emploi que je vais en faire. La petite Yam ne ressemble ni à une moto de route, ni à une moto de tout-terrain, ni à un trail.

La TDR se joue de la circulation matinale sur l'autoroute. A son guidon, on se faufile aisément entre les files de voitures. A plusieurs reprises, je me fais surprendre par les accélérations en première. La roue avant décolle en douceur dès que j'accélère à fond. Certains automobilistes ont dû être surpris de voir à la hauteur de leur fenêtre une roue de moto les doubler dans le bruit de sirène classique d'un deux temps! Renseignements pris, la TDR est une funbike, et le wheeling entre les files de voitures fait partie de ses attributs, tout comme les balades sur la plage ou les travers sur les chemins.

Tout au long de cette journée, chaque type de surface que je rencontre est en effet prétexte à jouer. Le terrain de prédilection de la TDR reste cependant les chemins secs et roulants. C'est alors un régal de mettre la machine en travers, de donner des coups de gaz rageurs pour rendre folle la roue arrière et faire hurler le twin dans un nuage de fumée bleue et de poussière. Sur les petites routes de Normandie, la TDR jaillit littéralement d'un virage à l'autre. A la



Guilleux : le Vévé file à Etretat histoire de causer au grand large.

manière d'un trail, elle délivre plus de sensations que son homologue routière la TZR à qui elle emprunte pourtant son agilité et sa maniabilité. A haute vitesse — on parle de 160 km/h—, le pilote est relativement protégé par le petit carénage mais on déplore l'absence de protège-mains qui seraient bienvenus pour protéger du froid.

Indiscutablement, l'autoroute n'est pas le terrain favori de la TDR. Son autonomie ridicule la contraint à un arrêt tous les 100km pour peu que l'on s'occupe de la poignée de gaz comme il convient. Peut-on vraiment s'empêcher d'utiliser au maximum un moteur qui ne demande que ça, d'autant plus que la souplesse à bas régimes n'est pas exactement son point fort : au-dessous de 8000tr/mn, les chevaux sont plutôt rares mais un moteur deux temps est si simple que cela fait partie du plaisir d'en affiner les réglages. Un petit coup de tournevis sur les vis d'air, un réglage sommaire de la synchronisation des carbus, de l'allumage ou des gicleurs, et la machine change complètement de tempérament.

Tout absorbé dans mes pensées, j'arrive bientôt à Etretat. Il fait déjà nuit, et malgré le froid cinglant, j'erre un moment dans la ville de Fécamp. Devant les bars embués, la TDR ne passe pas inaperçue. Elle suscite même des regards admirateurs bien que ma tenue hivernale —combinaison de pluie et gants fourrés— ne convienne pas à l'esprit de la TDR. Casque jet, tee-shirt et short de plage seraient plus adaptés à son guidon.

Le lendemain, je repars à l'aube, et avant de prendre la route du retour je tente une escapade sur les falaises d' Etretat. La pauvre machine a bien du mal à monter les rampes. Dès que le moteur tombe en dessous de 6000 tours, la machine ralentit, s'étouffe, vomit air et essence par les pots et les carbus. Une seule solution pour grimper sur les falaises: passer en force. Les suspensions avouent vite leurs limites sur les bosses et dans les chemins rocailleux, et le pneu arrière préfère nettement les surfaces bitumées aux chemins de terre. Je me fais accompagner pour le retour par une XT 600 chaussée en pneus de route. Le trail passe bien plus facilement dans les chemins même boueux grâce à son moteur souple et sa géométrie TT.

Sur les départementales vers Paris, la TDR reprend l'avantage sur le trail. Le freinage est digne d'une routière. La fourche a bien une légère tendance à vriller, mais le phénomène est insensible en comparaison avec la manière dont se tord la fourche d'un trail.

Le compte-tours placé sur le réservoir est difficile à lire et l'on finit par s'en passer. Quand le moteur n'est pas dans les tours, il suffit de rentrer un rapport. La manoeuvre est facilitée par un sélecteur précis et doux, il n'est pas indispensable de débrayer pour monter les rapports.

Après avoir bondi de pompe à essence en station service, j'arrive bientôt à Boulogne pour passer le relais à Paulo. Je suis un peu triste de laisser le joujou car j'ai le sentiment d'avoir à peine entrevu ses multiples usages possibles.

Au moment où les motos ont tendance à (trop?) se spécialiser, Yamaha propose avec la TDR une moto passe partout, façon « plaisir » alors que Honda avec sa Transalp a choisi une option quasi-utilitaire; moto-jouet contre bonne à tout faire... C'est le pari de la TDR.

PAULO : SCENE DE MENAGE

La TDR, vous l'avez lu, relu et digéré, est —à en croire la rumeur publique Cythère— une moto eud'fun, c'est nouveau, ca vient de sortir.

Fun, j'ai dit, tas d'ignares mal câblés: effe, hue, haine. Comme dans fun-board (trad.: planche de fun) ou Fly United Now. Une rapide enquête enrichira mes notions de sémantique bléca: le « fun » serait l'introduction du plaisir... Bloquons là d'un tacle vigoureux une phrase si mal embarquée qu'elle s'en embourberait à court terme, ou s'en embarbourerait, si vous aimez l'humour gras. Donc, le « fun » serait

soient de petites japonaises bourrées de nerf, de grosses anglaises pleines de couple ou même une certaine allemande (la BMW R69S) au punch de boxer. Pas plus de deux cylindres à chaque fois, mais la variété n'en manquait pas pour autant. La musique vespérale dans la côte locale des sept (huit, neuf, quinze) virages, mêlait ainsi feulements des Norton, solos de batterie des Triumph, cornets à pistons des Yam', plus cuivreux que le soprane un rien hystérique des Suzuk', au brâme machissimo d'une occasionnelle Laverda. La fanfare du vendredi ne brillait donc guère par l'harmonie, mais quelle coloration, quel relief !

Ecrasons cette réminiscence larmoyante et nostalgique, simple introduction à mon appréhension de la TDR 250. Avec son guidon large sans trop, ses pots relevés comme la 125 Suz' « Flying Leopard » qui perturba ma classe de seconde, elle m'a renvoyé en arrière, au temps des petites frappes qui n'avaient pas peur des grosses brutes, des bicylindres deux-



Paulo, attiré par le chant des sirènes a répondu par l'appel du phare. Du célèbre phar breton, tontaine tonton.

besoin de machines ni d'ordinateurs pour juger des réglages d'une suspension : interviewez seulement les miches de votre moitié au bout d'une longue étape. Elle ne s'y tromperont pas, déclarant du tréfonds d'un instinct fondamental la Kawasaki 1000 GTR «incomparable » et la Yamaha 250 TDR «innommable ». Ayant ainsi annoncé clairement un prétexte potentiel à divorce en cas d'investissement irréfléchi de ma part sur l'objet d'une TDR, elles consentiront à une analyse plus nuancée : tenue de cap, accélération et freinage, et même vitesse de pointe en duo superbes, largement au-delà des impressions encore fraîches sées par la Transalp. En revanche, si l'autonomie de cette dernière laissait à désirer, celle de notre TDR, réglée riche à s'en boucher la durit au cholestérol, dépasse largement les limites de l'indigence : à dix ou onze litres aux 100 km (prix des performances, et du relancement impératif de la cinquième vitesse chaque fois que faux plat on vent de face fatiquent la sixième) l'autonomie de 80 kilomètres avant réserve laisse trop d'occasions de relaxer fessiers et genoux.

Le verdict est là, la petite 250 moderne n'a pas plus peur des grosses 650 quatre-temps qu'il y a quinze ans, mais d'autres constantes sont restées : sportive oui, GT jamais, notre 250 préfère toujours les bourres rapides et dragues d'un soir, laissant aux gros twins la stabilité des rélations comme les voyages au long cours. Il suffit de le savoir, et sans lui en tenir rigueur : l'écho de la côte des vingt-sept virages va de nouveau éclaircir d'un trille de piccolo 250 le roulement des grosses timbales.

Paulo : en duo chez les Bretons sur une négociation de maquignon, la TDR vous rendrait-elle un Salvaire nostalgique ?

grosso-modo l'intervention du jeu dans des activités normalement utilitaires, sinon franchement tristes.

Voici donc rafraîchi mon vocabulaire contre-culturel, quelque peu ensablé dans des années où le verlan encore à naître ne risquait encore pas de détrôner le javanais, pourtant mavoravibavond, et où de petits bicylindres deux-temps japonais autosserrants tiraient la bourre, le temps d'un jeu de bougies, à de gros twins autodéboulonnants, l'espace d'un plein d'huile. A l'époque, la « bourre » à moto, avec toutes ses nuances de compétition mais aussi de courbatures post-gamellaires, ne s'encombrait guère de hiérarchies préfabriquées, laissant tout loisir au propriétaire d'une Yamaha 250 YDS6 aux pistons neufs et cylindres glacés de frais d'aller taquiner une bicylindre anglaise de 650 cm³ (pléonasme) aux carters vaguement étanches.

Les bicylindres dominaient de toute façon, qu'elles

temps qui bouffaient de la soupape comme d'autres bouffent du curé.

Poussant toujours plus loin le dévoiement professionnel et la foi en la technique moderne, je réussis même à convaincre ma « tendre et pouse » de la possibilité d'un parcours-marathon en duo. Passons sur une négociation de maquignon promettant du soleil en Bretagne (en fin d'hiver!), gonflant la minceur inquiétante d'une selle « duo » symbolique, et rappelant que le dernier essai du genre (la Transalp, il y a tout juste un an) avait été fort apprécié.

Premier désagrément, Sophie a du compléter notre maigre sacoche de réservoir magnétique d'un sac à dos... Sur son dos, bien sûr, faute de porte-bagages. Autant vous l'avouer tout de suite, sur Paris-Bretagne-retour en un week-end (soit l'équivalent en horaire et parcours du rapide Paris/Le Croisic, dit « train des cocus »), elle a trouvé la notion TDR du « fun » proche du masochisme, entre le sac à dos, la selle symbolique, les repose-pieds haut perchés, et les suspensions fort sèches et mal amorties. Pas

MICOU: BONNE SURPRISE

Pour vous dire franchement, j'étais parti pour démolir la TDR; carrément de mauvaise foi. Pas physiquement ni mécaniquement, c'est pas mon genre, mais moralement. Arrivé à mon âge, je trouve que les petits deux-temps pointus, sont faits pour les jeunes excités.

L'enthousiasme général pour cette moto m'énervait un peu. C'est sûr que l'idée est sympa, le look original, les photos alléchantes et les chiffres prometteurs, mais faire ça avec un 250 twin deux-temps, je ne comprends pas. A MJ, ça fait des années qu'on bave devant le concept fun bike, mais avec comme modèle la 500 VT Ascot de chez Honda. Parti dans mon trip buté et bougon, je m'étais préparé un parcours genre Paris-Dunkerque-Charleville Mézières, aidé par une météo pas très optimiste. Conformément à ce que j'attendais, je n'ai pas été déçu par le voyage... Par la moto non plus!

Paulo s'était fait piéger par l'autonomie, la nuit sur une petite route, et je ne prends le relais que sur le coup de midi. Cinq minutes pour tenter en vain de fixer une sacoche de réservoir à sangles. La TDR n'est visiblement pas prévue pour, et j'opte pour une sacoche magnétique. La forme du réservoir n'est pas adéquate, mais vu la position conduite relax de sur cette machine de petit gabarit, elle sera maintenue entre mes jambes et mes bras. Un coup de périph', autoroute du Nord, et roule la galère. Enfin, pas si galère que ca : même si elle n'offre pas le couple d'une Dominator, la petite TDR accepte de se faufiler dans la circulation à mi-régime, tranquille. On frôle les rétros des voitures avec précision, en contrôlant la trajectoire de la Yam par de légers mouvements du corps. La direction est précise, mais sans raideur. Dès que la circulation devient plus clairsemée, je décide de filer bon train.

J'ai beau ouvrir les gaz, il ne se passe pas grand chose. Je n'y mets pas spécialement de bonne volonté et la paresse de mon pied gauche n'arrange rien. Enfin je consens à jouer le jeu en rentrant deux vitesses. La machine bondit en avant et taille la route. A chaque ralentissement, la TDR exige un rétrogradage pour se relancer franchement. Elle accepte de repartir sur le sixième rapport, mais avec une mollesse qui fait injure à son image. Même en jouant du sélecteur, je suis déçu par l'étroitesse de la « plage à sensations ». Ca commence à accélérer à plus de 7500 tours, mais dès qu'on atteint 9500, ça arrête de pousser franchement. Un peu court pour apprécier. Bien sûr, quand c'est fini, ça recommence, il suffit de passer une vitesse de plus. Il ne faut pas être fainéant du sélecteur. La TDR est faite pour accélérer et freiner, mais pour les longs trajets elle manque



d'intérêt. Pourtant elle abat des kilomètres, puisque l'on peut se maintenir à 160 compteur sans problème, mais la position identique à celle d'un trail est fatigante à la longue.

Heureusement, la faible autonomie oblige à se reposer toutes les cent bornes pour refaire le plein. Mine de rien, par sauts de puce, on arrive à faire de longs parcours à une moyenne très honorable, mais il faudra se méfier de la panne sèche dans les coins perdus, justement là où la TDR doit devenir rigolote à piloter, pour qui aime l'attaque permanente et obligatoire

Mon « périple nordique » ne m'a pas permis de la juger sur routes tortueuses. De plus, j'ai craqué.

La TDR : un moyen plutôt sympa d'aller au charbon

Comme disait Brel, le ciel était si bas que j'ai eu peur de me cogner la tête. J'ai fait demi-tour du côté de Lille, avec retour par Reims. En 630 bornes abattues dans l'après-midi, sans me tuer à la tâche, la TDR m'a tout de même fait revenir sur mon bête à-priori. Dommage que je ne sois pas là quand on lui collera la Dominator dans les pattes. Même si un excité arrive à maintenir la Yamaha devant, mon cœur penche toujours du coté du moteur à soupapes.

Micou : cap au Nord pour opposer la tristesse d'un lieu à la gaîté d'une petite louloutte en deux temps, trois mouvements.



BRUNO : LE JOUJOU EXTRA

Changement de pneu arrière, et direction la côte normande en compagnie d'une 1000 GTR. Qu'est-ce que ces deux motos peuvent bien faire ensemble, me direz-vous... Rien d'important, une balade.

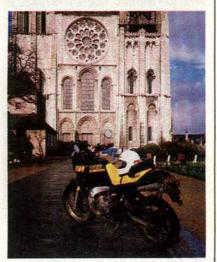
On croyait d'ailleurs que dès l'autoroute de l'Ouest, la TDR allait faire sentir qu'elle est une petite cylindrée, mais pas du tout : cette petite deux et demi tient le 160 compteur avec allégresse, passant par quelques pointes à 180 dans la zone rouge. Eblouissant. Je dirais même globalement que cette moto oblige à rouler à fond. Si vous laissez tomber la vitesse en 6ème, le manque de couple empêche de reprendre facilement son rythme de croisière.

différence entre une moto qui vous déplace et celle qui sait en plus vous distraire. La TDR, c'est de la dynamite pour tempérament dynamite.

Arrivée à Deauville, presque par hasard, à croire que toutes les routes de Normandie y mènent. La pluie est bien au rendez-vous avec les mouettes qui semblent s'envoler au ralenti devant la plage immense. Evidemment, on craque, une fun bike est faite pour glisser! En avant pour une séance de plage et de dérive... La TDR s'en sort très bien, c'est la surprise. OK, pour chercher le chrono en Supermotard, le pilote devra avoir un sacré métier avant de maîtriser les 50 chevaux qu'elle crache à 9000 tours, mais pour rigoler, y'a pas mieux. J'ai la curieuse sensation que la TDR est le premier trail qui soit à l'opposé presque absolu du gros mono. D'accord, même facilité de partie-cycle : elle est agile, rigide, freine bien et est sécurisante, permettant beaucoup d'improvisation. Par contre, le tempérament de son moteur est aux antipodes de celui d'un gromono. Un gros mono est efficace sans que l'on s'en rende compte, puissance partout et performances feutrées. La TDR est un voyou qui grogne, mord, gueule et s'insurge. Faire bon ménage avec elle, c'est la traiter comme elle vous traite, c'est lui rentrer dedans.

PIERROT: VOIR CHARTRES... ET REVENIR!

Et encore, avec beaucoup de difficultés. Déjà, la veille, Bruno avait eu beaucoup de mal à ramener la TDR au bercail...



Pierrot : voir Chartres, la cathédrale, ses palmiers pour revenir en une petite poussette des familles.

Sous la pluie, l'allumage ne voulait plus rien savoir et il fallait attendre que la moto sèche pour qu'elle veuille bien repartir sur ses deux cylindres. Pourtant la Yarnaha fonctionne parfaitement lorsque je la démarre dans le parking de MJ, alors je décide de faire ma virée le lendemain, comme prévu, en espérant qu'il ne pleuve pas trop.

Par sécurité, avant de partir, je vide une bombe au silicone pour essayer de protéger l'allumage de l'humidité. Autoroute jusqu'à Chartres : tout va bien. La TDR me donne un petit aperçu de sa santé. Lorsque je commence à m'amuser sur les petites départementales en direction de La Rochelle, le tableau se gâte : d'abord, un vent à décorner le mani de ma copine s'est levé. Ensuite, une pluie battante tombe sur mes épaules déjà bien voutées pour résister aux bourrasques. Pour finir, au moment où je suis en train de doubler un camion qui m'arrose copieusement, l'allumage se met en rideau. A partir de ce moment, le calvaire va commencer.

Chaque fois que la pluie redouble ou qu'un véhicule me croise «humidement », le hurlement du petit bicylindre deux temps disparait. Chronomètre en main, j'ai passé plus de temps à pousser la Yamaha qu'à rouler à son guidon. Pourtant, lorsqu'elle marche, quel pied! Hélas, cela ne dure jamais longtemps pour moi, ce jour-là. Que dire de la TDR? Légère, elle est assez facile à pousser pour la mettre à l'abri le temps qu'elle sèche! Ce roulage est d'autant plus



Bruno un p'tit coin de parapluie pour anti-parasites. Comme Pierrot, le grand Giletto aura tâté de la poussette humide avec la TDR. M'enfin, on garde quand même la forme.

Le côté joujou de cette machine, c'est la poignée de gaz. Y'a pas, ça accélère méchant, et l'on se prend à jouer gratuitement avec ses accélérations. Sur les nationales qui nous mènent d'Evreux à Caen, la TDR se révèle redoutable d'efficacité, ayant su peser le bon compromis entre puissance, agilité et sécurité. Seulement, faut pas hésiter à jouer de cette poignée droite, car à 90 en 6ème, mieux vaut un mono quatre temps.

Je regarde Philippe devant moi, sur la TDR, qui déboule dans un gauche en sous-bois en rentrant les vitesses comme un barjo, le corps en appui sur les freins, position supermotard à l'attaque. J'ai envie de rire, il se croit en course ou quoi ? Somnolant derrière la bulle de la GTR, tout sur le couple, j'analyse la

Quelle défonce ! Sûr que pendant que le pilote et sa TDR se sortent les tripes, en vrac et en vroum, un gromono piloté « bien enroulé » vous souffle la politesse avec noblesse. Mais l'éclate, ce sont les sensations, non ?

La TDR, c'est la 500 Gamma des trails. Sûrement pas plus efficace qu'une 750 VFR, mais le frisson est garanti sur facture. La TDR, c'est le deux-temps comme on l'aime, facilité trail en plus. Limite de zone rouge à 170 sur l'autoroute, sonorité de TZ en prime, glissades interminables au premier revêtement sabloneux, mob de course en ville, trail turbo sur petite route, et vive la vie. Pour trente mille balles, un remède en béton à la mélancolie. Un joujou extra, qui fait « Crac Boum Hue »!

frustrant pour moi que chaque fois, après un petit quart d'heure, la TDR repart comme si de rien n'était. Pourtant, je n'arrive pas à lui en tenir rigueur. Elle m'offre tant de plaisir pendant les rares moments où elle veut bien fonctionner... J'ai l'impression que ce n'est pas de sa faute. D'ailleurs, par petit sauts de puce, elle réussit à me ramener vers Chartres.

Décidément, ce n'est pas ma journée : devant la cathédrale où j'attends, stoïque, que la pluie veuille bien cesser une minute afin que je puisse faire ma photo souvenir, un « clodo » m'accoste. Persuadé que je suis un touriste en balade, ignorant des galères qui me tombent régulièrement dessus depuis ce matin, inconscient de l'état d'énervement et d'épuisement dans lequel je me trouve, il insiste pour coller sa tronche avinée à trois centimètres de l'objectif de mon autofocus. Chaque fois que le ciel s'éclaicit durant quelques secondes, mon 'nouveau pote' s'évertue à me parler, s'intercalant entre la TDR et mon appareil photo, tout cela accompagné d'une haleine où les effluves de pastis, de gros rouge et de saucisson sec et à l'ail se mêlent pour s'engouffrer dans mes narines avides d'air frais après l'épreuve de poussette que je viens d'endurer. Sitôt mon « cliclac » enfin réussi, je n'ai plus qu'une hâte : rentrer, et si possible pas en train, d'autant que la nuit ne va pas tarder à obscurcir mon horizon déjà pas très clair.

C'est dans une succession de petites étapes hoquetées que je parviensenfin au coin de ma rue. C'est vrai qu'elle a du caractère, cette TDR. Attachante, n'est ce pas ? Trop fatigué pour continuer d'analyser son comportement pour le moins charmant, je me plonge dans un bain qui depuis de nombreuses heures prenait les dimensions d'un véritable mirage. En somnolant béatement, juste avant de m'endormir dans ma baignoire, je me demande quel prétexte je vais trouver pour persuader Momo (mon chef, aux essais) d'organiser un autre roulage au guidon de la TDR. Malgré cette journée mémorable, ce jour là, je serais le plus prompt à lever le doigt pour crier : « preum's », car elle m'a laissé sur ma faim, la petite Funny.

IVAN : LE JURA EN PLEINE QUICHE

Mon nom est Ivan Magot. Ma mission? Mettre le plus de bornes possibles au compteur de la 250 TDR. L'itinéraire? Genève pour regarder les montres et tailler un bout de Jura.

Envoyez!

L'année dernière, la Transalp avait l'honneur de me faire goûter à la première neige, cette année, la TDR m'offre la fonte des neiges en plein col de la Faucille. Bref, toujours pas du beau temps, mais une éclate pas possible.

Pierrot vient de rentrer après avoir fait 500 bornes



Ivan : le Jura sous la pluie, ça vous laisse des souvenirs, ça Madame !

seulement pour cause de poussette: la TDR ne supporte pas l'eau. Du coup, on déclenche le plan ORSEC (Hors-sec?) pour tenter de mettre un terme à l'hydrophobie de Titine. Séchage, remplacement des bougies et de leurs capuchons. L'accessibilité mécanique est plus que déplorable, scandaleuse! De plus, le dessous de selle et le filtre à air devront être nettoyés, car l'eau semble canalisée à cet endroit précis. Bref, côté aspects pratiques et finition, la TDR peut aller se rhabiller.

Par contre, quand on prend son guidon et que le moteur prend ses tours, c'est une toute aûtre histoire, la folie douce apparaît pour faire oublier tous ces petits tracas. La TDR est tellement chouette à piloter qu'on a envie de rouler comme ça, pour rien, histoire de faire des bornes et de s'amuser. Vous me direz que ça tombe bien, puisqu'on est là pour ça. Allez ouste! Direction Genève!

Il est neuf heures et demie du matin, il bruine, ie prends l'autoroute histoire d'avancer le totalisateur kilométrique pour sortir à Châlons et choper les petites routes de montagne du Jura pour enfin rejoindre la Suisse. Damned, quel motocycle!! Non seulement elle vous met tout de suite en confiance avec une partie-cycle et un freinage hors-pair, mais en plus, elle reste très sécurisante sur le mouillé grâce à ses bons pneus, et très facile d'emploi malgré le moteur un poil pointu, qui pousse tout de même fort. Le col de la Faucille m'appartient, la neige se métamorphose en eau ruisselante en plein dans les virolos, et rien n'arrive à faire broncher la roue arrière. même en essavant de sortir des épingles sur l'angle et à l'embravoir. De plus, ce superbe petit moteur nous catapulte d'un virage à l'autre sans sourciller. Arrêt. Le réservoir se remplit facilement, mais pour l'huile, envoyez l'entonnoir sur mesure! Mettre un orifice de remplisage de faible diamètre, c'est déjà fort comme démarche, mais placer ledit orifice horizontalement, c'est tout bonnement prouver par A plus B que certains ingénieurs de chez Yamaha ne sont plus très loin du délirium tremens. Bref, là encore l'aspect pratique prend une tournure catastrophique, même si l'eau semble ne plus altérer le bon fonctionnement de la petite abeille.



Au moment du ravitaillement en lubrifiant, la TDR « laisse sa trace » comme un chien qui marque son territoire. Difficile, tant l'orifice du réservoir est mal fichu, étroit et horizontal, de ne pas en verser un tiers à côté.

Ouaip gars, ça c'était une balade d'enfer, car la TDR sous ses aspects de petit jouet est une super moto. Elle taille la route et l'autoroute d'une façon totalement insoupçonnable si l'on songe à sa cylindrée. Alors, dans ce cas, la descenté sur Genève et la remontée sur Paris auront été tout bonnement un régal. Sur autoroute elle garde un 160 à 9000 tours sans broncher, et sur petite route, diable, je n'ose pas vous expliquer, je préfère ne pas vous décrire l'action et vous laisser imaginer, tous seuls comme des grands, ce que cela peut représenter d'être sur une

petite TZR version trail. Précise, fine à doser, légère à manier, la belle guêpe vous ferait sortir de vos gonds, non mais sans blaque!

Genève: des montres, des montres et encore des montres. J'adore les montres. Bref, j'installe la moto devant une vitrine, clic, clac, merci corbac, et roule Raoul pour le nécessaire chemin du retour.

Encore quelques petites routes avant de rallier l'autoroute et enroule Abdoul histoire de pas traîner! Diantre, c'est qu'elle adore! A 160, t'es à mi-gaz et tu restes imperturbable, tandis qu'il faut tout enrouler pour friser le 180, mais faut pas croire qu'on peut s'amuser comme ça en toute impunité, non mais des fois. D'abord, y'a des radars, même avec une 250, et ensuite ça bouffe de l'huile et de l'essence, j'te dis pas!

A 100 bornes de Paris, je m'arrête donc ravitailler pour la 650ème fois, quand un mec en Porsche vient me tailler une bavette : « vous n'étiez pas à Genève en train de faire une photo devant une vitrine de montres il y a quelques heures ?

-Effectivement, nous y étions ! »

Ben ouais les gars, une TDR, t'as beau la critiquer de tous les côtés, quand tu roules avec, t'amuses pas le terrain!

Opération de routine : le plein de bibine pour la Titine, car la Titine, elle aime bien ça !

MUSEAU: RETOUR DE LA PASSION

Vendredi soir, tard, au couscous du coin. Quatrième bouteille de Boulaouan....

La porte du gastos s'ouvre sous la poussée du grand Magot. Sa tronche hilare déborde d'un enchevêtrement d'écharpes. Sa combine « grand froid » est ruisselante : « J'ai été voir les montres à Genève. Douze cents bornes sans problème. C'est vraiment

un régal, c't'engin! ». Me v'là en possession d'une clé qui entre comme dans un gant dans le contacteur d'une TDR. Y'a encore de l'essence, mais fait gaffe tout de même... « Y'a jamais trop d'essence dans la TDR, ni même d'huile » me lâche Ivan en enfourchant son destroyer perso....

OK compris. Un petit coup de latte sur le kick et le twin s'ébroue dans un bruit métallique. C'est le jour des nouveautés aujourd'hui. Tout à l'heure Momo m'a fait l'immense honneur de me laisser ramener la RC 30 chez Honda. Trente bornes au guidon d'une machine qui m'a tout l'air fabuleuse, mais au guidon de laquelle je ne serai définitivement jamais à l'aise. Au moins sur la TDR, on n'a pas les fesses en l'air et les pognes au niveau des fourreaux de fourche. Un bon point qui me vaut un excès d'optimisme immédiatement sanctionné par un travers sur le bitume gramouillé du coin de la rue du canard. Vu, la miss est pointue, voire violente, mais au moins, elle a du caractère! Son grand dirigeoir permet de récupérer toute fantaisie sans problème.

Cap plein Sud via Gien, Bourges.... C'est tout droit. La TDR miaule à cent... soixante dix ! Dès le premier conduire pour faire un entonnoir ? Et v'là que l'huile dégueule partout... trop pratique ! Me v'là du coté de la Chatre, sur une déparmentale toute droite. A droite, une tour de contrôle, celle du circuit de la Chatre. Debout sur les freins, les F3 de l'école roulent. La porte est ouverte, je m'enqouffre.

« Ca ne vous dérange pas que je fasse quelques photos à côté des autos ?

-Non, non, faites à votre guise... »

Super, j'approche la TDR au moment où un béquillard me tombe sur le poil. « Ah, extra, j'en veux une...

-Pas de problème, ça marche bien. » Le boss s'approche. « On a fini de rouler, si vous voulez faire quelques tours de roues, n'hésitez pas. » Me v'là parti avec ma combine de pluie au vent. La Chatre est un véritable tourniquet, mais c'est pas grave : la TDR y prend de l'angle à ne plus savoir. Seul hic, le frein avant broute. Visiblement le disque a pris une claque, légèremenent voilé, I presume. De plus, déjà le voyant rouge de l'huile se rallume. J'ai pourtant ajouté un litre tout à l'heure. Certes, une bonne partie a dégueulé le long du cadre, m'enfin quand même!



Museau : La Chatre et son circuit, voilà un coin apprécié par la TDR !

feu rouge, un gars baisse la glace de sa GTI, « J'ai envie d'en commander une, ca marche ?». Avec mes boules Quiès et mon intégral, je n'entends rien, et n'ai nullement l'envie d'entretenir la conversation. Un pouce levé accompagné d'un signe de tête, un coup de première, et c'est parti, avec une petite roue arrière. Au second feu, l'homme à la Ch'ti hoche la tête, sans même descendre son carreau. Pigé. Un peu plus loin sur la nationale qui descend vers La Chatre, le caisseux n'est plus qu'un souvenir. Ca roule toujours aussi bien, jusqu'à ce que le voyant rouge de niveau d'huile s'allume. Premier parquinge sur la droite, clignos, stop. La selle est par terre en un clin d'oeil, mais où est le bouchon ?... Ah... Vu, sous le réservoir d'essence. La Chti passe comme une balle sur la route. L'orifice de remplissage est plus petit que le goulot du bidon d'huile... Comment faire, je ne vais quand même pas sacrifier mon permis de

Replein.... direction Clermont... direction dodo. Vers Bourg en Bresse, via Thiers, Montbrison, Lyon, Ca roule impecc, on enchaîne les virolos avec un plaisir manifeste. J'en rigole sous le casque. Quatre vingts dix bornes au compteur, il faut trouver une station.... Un dimanche matin dans la France profonde, pas facile, surtout quand il faut le faire toutes les heures. Enfin ca passe, mais il faut être aux aquets. Remarque, ça permet de lier des contacts, surtout quand il faut trouver de l'huile deux-temps. Paris approche, la flotte aussi. Vingt bornes avant l'écurie, la Miss se met à ratatouiller : elle ne tourne plus que sur un cylindre. Un gars en camion immatriculé 33 s'arrête : « tu veux un coup de main ? » Cependant la Miss repart... Pour cing bornes. Une heure pour faire les vingt dernières bornes. Bizarre, mais les 1300 autres kilomètres de mon périple resteront comme un grand éclat de rire... Facilité, précision, vélocité.

BERTRAND: FOUGUE FRIME ET FUN

Dimanche 23 heures, j'appelle MJ: « Allo, la TDR est rentrée au bercail ? OK, je passe la prendre ».

Arrivé rue Danjou, le gardien me désigne le carnet de bord laissé par Museau, sur lequel je peux lire ces quelques mots laconiques: Tombé en panne sous la pluie, pneu arrière slick. Voilà un essai qui commence bien!!! Je descends dans le « bunker » pour me rendre compte de visu. Sûr qu'il a une claque le gommard, mais pas aussi dramatique que l'annonçait le calepin. Quant à la pluie.... Inch Allah...

pas de secret!) dans les petits virolos vosgiens et terminer en beauté par la « Route des vins ».

C'est un pousse au crime cette petite bombe : elle vous oblige à rouler attaque. Au feu rouge, pour démarrer plus fort que les mobs, il y a intérêt à faire cirer, et là, attention, car la roue avant joue facilement les filles de l'air. Sorti de Paris, la nationale 4 nous tend les bras. Tranquille, la TDR l'avale à 160, 170 km/h de croisière. Elle marche cette petite bête! Elle consomme aussi, 10 litres aux 100 à ce régime, et la réserve s'impose après 90 ou 100 bornes. Basta, elle est vraiment trop drôle cette petite fusée. Sa tenue de cap est irréprochable, et son freinage hyper puissant autorise toutes les audaces. C'est en un temps record, malgré les fréquents ravitaillements, que je débarque chez les haalzzaciens.

A propos de ravitaillement, il faut que je vous parle de celui en huile. Là, Yamaha a fait très fort. L'orifice de remplissage est quasiment à l'horizontale, et sans entonoir, vous en mettez autant à coté que dans le réservoir. Sympa! Après la moto, je ravitaille le pilote (sans en mettre à coté malgré mon orifice de remplissage également horizontal), et j'embraye

Après une après-midi à se bastonner contre un chrono imaginaire et une nuit de repos bien méritée, il faut déjà penser au retour. Je m'engage donc sur la route des vins (Hips), sinueuse à souhait et traversant des petits villages absolument superbes. Là, m'apparait le gros défaut de la TDR. En effet, je n'ai cessé jusqu'à présent de rouler taquet avec cette petite bombe, et là, j'aurais souhaité faire du tourisme, regarder le paysage, traverser tranquillement les petits villages pour me délecter de l'architecture traditionnelle alsacienne, si pleine de charme. Fi de tout ca, la TDR n'aime pas la conduite peinarde. Après Colmar, l'ascension du col du Bonhomme me fait retrouver la joie d'être au guidon de la petite Yam, malgré le froid, la route mouillée et la neige des bas-cotés qui incitent plutôt à la prudence. Petite halte à Baccarat pour aller admirer les cristaux du même nom, puis retour sur Paris plein pot, vent dans le nez, ce qui me fera établir le record de plus faible autonomie avant réserve, à savoir 77 km.

Ma conclusion après 1200 bornes effectuées sur le nouveau fer de lance de Yamaha: fidèle à son image, la firme aux trois diapasons a réalisé un nouveau concept de moto, ni route ni TT, ni même vraiment trail. C'est, à n'en pas douter, comme l'affirme à raison la pub Sonauto, une Fun-Bike.



Bertrand : la route des vins alsaciens et taquet la TDR !!

Le premier contact avec la « Fun-Bike » est déroutant, d'autant plus que je viens juste de quitter une 1000 CBR. Excepté le fait qu'elle a deux roues et un guidon, au niveau ressemblance, ça s'arrête là. La position de conduite est très « Supermotard » et le moteur diablement creux en dessous de 7000 tr/mn.

Pour essayer cette petite merveille, (Elle est vraiment superbe en noir et jaune) je me suis concocté une virée au pays des « Hôpla ». Hôpla est un mot alsacien qui signifie bonjour, attention, excusez-moi de vous avoir malencontreusement écrasé l'orteil gauche et plein d'autres choses encore, tout dépend du geste et du contexte qui l'accompagne. Au programme : aller dire bonjour à des potes qui officient dans le magasin « Motos-Wasselonne » (bonne adresse soit dit en passant), arrondir les Metzeler enduro 3 (fort performants sur le sec comme le mouillé au détriment de la longévité, y'a

direction les petites routes de cette magnifique région. Avec une TDR, il ne faut pas se faire d'illusion : c'est du pilotage qu'elle réclame. Il faut faire cirer l'embrayage pour se sortir des épingles, jouer en permanence avec le sélecteur pour maintenir la turbine dans les tours, et avec son freinage démoniaque ainsi que sa partie-cycle très sûre, on se prend vite au jeu. Dans les grandes enfilades prises entre 120 et 160 km/h, elle est royale la petite Yam. Rien ne vient perturber sa trajectoire, elle garde son cap et reste stable, même si le bitume n'est pas irréprochable. On notera toutefois une certaine sécheresse de la suspension arrière qui ne pénalise que le confort. A propos de confort, le petit tête de fourche est efficace et protège correctement le pilote de la pression du vent. On regrettera l'absence de protège-mains qui ne déparerait pas la ligne de la moto et protègerait bien du froid ou de la pluie.



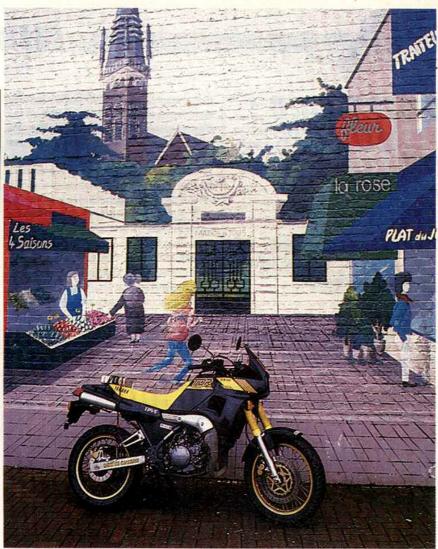
JEAN-PIERRE: CONDUISEZ LA DIFFERENCE

Depuis midi-pétante, j'attends mon relais, et il est quand même 16 H 30. Cet enf...... de Sébileau n'arrive pas. Enfin les voilà!!! Cette fois ça y est, je la tiens enfin cette TDR, j'ai envie de dire « ma » TDR.

Rien de plus frustrant que d'avoir « faim » de rouler, de « manger » des bornes, et de devoir se contenter d'arpenter la moquette des bureaux de M.J dans l'attente de **son** « os ».

Je suis prêt à m'enfuir mais, déception, il va encore falloir retarder mon départ. Le pneu arrière est mort; il n'a pourtant que 3000 bornes. Direction MSV. Un « Sahara » 130/90-17 et trois jurons (le temps « d'inventer » un endroit où accrocher mon sac) plus tard, et c'est enfin à moi de jouer... Il me reste à peine une petite heure avant la nuit, alors autant faire efficace...

J'enquille d'entrée l'A6, direction le Sud pour m'extraire au plus vite de la banlieue parisienne. File de gauche trop encombrée pour être honnête, ca tourne vite au slalom spécial, avec, premier bon point, une TDR qui reste de marbre face aux bandes pointillées, striures et autres facéties du réseau autoroutier français... Vu le trafic, mon enquête personnelle sur la vitesse de pointe est provisoirement reportée, d'autant que je viens de passer sur la réserve et qu'il va falloir guetter la prochaine pompe...Tout en tentant de calculer de tête une première « conso », je réalise soudain que je suis en train de concrétiser un rêve, commencé il n'y a pas loin de sept mois, après une bonne nuit blanche passée au clavier de l'un de nos « chers » Mac Intosh. Je venais de « balancer » sur la disquette quelques mois d'investigations, de confidences, de recoupements, d'enquête, quoi.... Le titre était : TDR 250 : LA « SUPERMOTARDE » DE YAMAHA...! C'était début septembre, une exclusivité mondiale dans MJ. Je venais de lever un bien joli lièvre qui allait en faire courir plus d'un... Quelques numéros plus tard, i'étais assez chanceux de parvenir à « subtiliser » quelques instants une machine de pré-série endurisée de passage en France, puis ce fut le Salon de Tokyo, et la première présentation Mondiale de cette déjà fameuse TDR... Après, j'ai perdu de vue ma « maîtresse d'une nuit », le temps



Galtier: un paysage fun pour une moto pas triste.

LES RIDES

Le bilan mécanique, après plus de 11000 km parcourus sans la ménager, montre que la TDR vieillit bien. Mise à part l'usure normale de pièces comme la chaîne de transmission finale, la couronne arrière, le pignon de sortie de boite et le

pneu arrière, l'ensemble de la machine est comme neuf ». La peinture du réservoir, malgré l'usage, par certains d'entre nous, d'une sacoche à fixations magnétiques, a bien résisté. Tout le « plastique » de la carosserie a conservé son brillant et la peinture du cadre ne présente aucun point de rouille. Pour en terminer avec la partiecycle, à signaler le voile important du disque avant de notre moto d'essai. De ce fait, des vibrations de tout l'avant apparaissaient lors des freinages. Il convient toutefois de préciser que nous avons eu. au journal, les uns et les autres, de multiples occasions d'essayer de nombreuses autres TDR, et qu'aucune d'entre elles ne présentait ce défaut, apparu sur notre « cobaye » dès les premiers milliers de kilomètres. De plus, cette bizarrerie ne nous a jamais été signalée sur la TZR qui est équipée du même frein avant.

Coté moteur-transmission, inutile de revenir sur la panne qu'a constatée Jean-Pierre Galtier. Les alertes d'allumage que nous avons pratiquement tous subies les jours précédents peuvent expliquer ce trou dans un piston. Après démontage par Sonauto-Yamaha, les cylindres et pistons rescapés ont été mesurés. Les diamètres respectifs du cylindre et du piston étaient de 55,12 mm et 55, 21 mm. Le jeu était donc de 0,09 mm. La tolérance maxi usine d'usure étant de 0,1 mm, le changement de pistons était à prévoir dans quelques milliers de kilomètres. Enfin, au niveau de la transmission, l'embrayage « broute » à l'attaque mais sa garde n'a pas augmenté anormalement.

Charité, Nevers, etc.

Le moteur tourne rond, et inlassablement ie m'efface derrière le saute-vent pour mieux savourer le miaulement aigu du petit bicylindre... Un que je ne savoure pas vraiment, c'est le voyant de plein phare, trop puissant (je viens d'apprendre que la série est déjà modifiée, compliments...) et franchement pas du tout, c'est son pote d'à côté, le rouge (c'est l'huile...) qui vient évidemment de s'allumer, alors que je viens juste de m'engager sur la courte section d'autoroute qui relie désormais Moulins à St Etienne. D'expérien-

qu'elle s'offre à d'autres probablement, laissant au hasard le soin de nous réunir à nouveau, seuls.

Seuls, nous le sommes dans cette immense station

service de l'Autoroute du Soleil, lequel vient juste de

se coucher, et je souris en constatant que c'est bien

l'une des premières fois de ma vie que j'apprécie de

faire moi-même (self-service oblige...) le plein d'une

machine d'essai. Pas de doute, celle là est bien

différente... J'engloutis plus de 13 litres, il ne devait

pas rester grand chose au fond. La nuit est désormais

bien tombée, et ma moyenne aussi. Terminé les 160

km/h à mi-gaz sur le Freeway, maintenant ce sont les

grandes courbes qui se referment, les sommets de

côte sans visibilité, et malgré un phare puissant, la

TDR paie le tempérament exclusif de son moteur. A

chaque hésitation, chaque doute, il faut impérative-

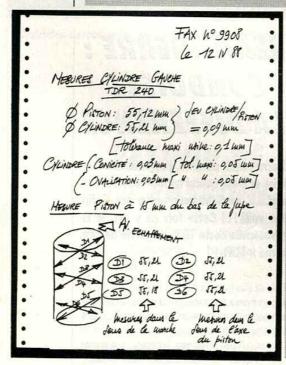
ment rétrograder, ou, pour les fainéants, reprendre

l'embrayage. Difficile donc de dépasser 130/140 de

croisière, sans risques et c'est à cette allure que

j'égrène les pleins (environ tous les 110/120 bornes)

au fil des patelins endormis. Cosnes S/Loire, La



ce, je sais qu'il est généralement possible de parcourir au moins la moitié d'un plein, avant une issue pas forcément sublime, si vous voyez ce que je veux dire. Là où le problème se complique un peu, c'est qu'il me semble bien avoir vu un p.... de panneau, il y a quelques minutes, prévenant les usagers distraits de l'absence provisoire d'aires de ravitaillement (texto) sur les 107 prochains km...

Dernier détail, la prochaine sortie « humaine », est Riom (environ 80 Km) et il est pas loin de 23 heures. Notez qu'il aurait plus pleuvoir !... Hum... Voilà un plan qui sent fort le lézard, me dis-je in petto... je m'accorde 33 secondes de réflexion, et... je coupe, décidé à prouver à l'humanité toute entière, et à 80 km/h, la prédominance de l'esprit sur la matière... Après de longues et froides minutes de haine intense contre l'ingénieur responsable du « département autonomie », je fais une entrée, certes lente mais digne, dans la ville natale des Sarron Brothers, à la recherche d'une station service. La preuve est faite, on peut parcourir pas loin de 100 bornes, à une vitesse très très raisonnable (60/70 km/h) sur le voyant rouge, mais deux choses sont sûres, c'est mauvais pour le coeur et très ch...t. Maintenant i'ai froid, faim et sommeil... De toutes facons, comme le dit fort justement « Fred le Sage » ; demain il fera jour...

Le lendemain matin, non seulement il fait jour, mais en plus j'annonce « tempête de bleu »... Yeepee! Pendant que Miss TDR chauffe, je réattache mon sac Crampons, déjà bien parfumé au mélange (un problème inhérent aux sorties d'échappement hautes, que j'avais déjà remarqué sur la RG 500 Suzuki). Un petit saut par Vichy puis retour sur le Puy avec au programme la sublime traversée Ouest/Est de l'Ardèche... Là, la TDR est sur son terrain de prédilection, et l'efficacité de cette 250 proprement stupéfiante. Freinage, tenue de route, vivacité sont au rendez-vous, et l'on se pique très vite au jeu. Les pneus à profil mixte dont est chaussée la TDR se révèlent très sains sur le bitume même dégradé, et c'est à regret que j'arrive à Bollène pour un nouveau petit coup d'autoroute. Cette fois, les conditions sont quasi-idéales. Peu de trafic, un sérieux mistral dans le dos, c'est l'heure de « souder » la poignée... On va voir ce que l'on va voir... Verdict, pas loin de 190 compteur à 10 700 tours (le rouge est à 10 500 tours à cause du limitateur de régime) en position couchée et en cuir... Impressionnant pour une « simple » 250, plus axée sur le plaisir pur que sur la performance brute! La consommation l'est tout autant, puisqu'à ces vitesses vous ne ferez que 75 km avant de passer en réserve. Première sortie, clignotant, et à moi la nationale pour un petit bonjour aux frangins Bayle, du côté de Manosque.

La TDR me surprend encore par son confort, bonne position en selle (même si celle-ci se salit à vitesse grand V, surtout dans le coloris jaune), les suspensions sensiblement plus basses que sur un véritable trail, vous évitent les horripilants plongeons sur la fourche à chaque freinage, et encaissent malgré tout mieux qu'une routière pure et dure les trous, bosses, nids de poule qui parsèment nos jolies départementales. Le bilan serait donc particulièrement flatteur, si un malheureux incident mécanique n'était venu interrompre mon élan, (certes généreux, mais en aucun cas destructeur).

Le lendemain matin sur le trajet retour Manosque-Paris, le moteur a subitement perdu toute sa puissance, pour s'éteindre lâchement. Il ne condescendra à redémarrer, et sur le seul cylindre gauche, qu'une bonne heure (et 7 km de poussette) plus tard, me permettant malgré tout un retour à la case départ (avantage du bicylindre...), où un rapide démontage chez le concessionnaire du coin, l'excellent Alpesmotos de Manosque (Encore merci, Claude, pour ton accueil et ta compétence) nous révélait un très joli petit trou dans la calotte du piston droit, fort probablement dû à un dérèglement brutal de l'allumage.

Ainsi s'achève le périple de notre TDR. Les 10.000 bornes sont atteintes et même dépassées. Espérons que cet « interlude » prématuré n'est pas dû à un défaut « congénital » de la race mais à une faiblesse particulière de l'individu...

ALORS... HEUREUSE ?

Première conclusion après ces presque 11.000 km : la Yamaha TDR est vraiment « funny ». De ce côté là, Yamaha ne s'est pas raté. Les mots qui reviennent le plus souvent dans nos propos sont « jouet », « joujou », « amusante », « petite », « vive »...

Deuxième enseignement à tirer de cette expérience : la TDR n'aime pas l'eau (en tout cas, celle que nous avons essayée).

Troisième conclusion : comment en 1988, peut-on mettre sur le marché une moto aussi mal conçue du point de vue de l'accessibilité mécanique ?

Enfin, la dernière reflexion sur cette machine est que malgré une très bonne volonté sur la route, elle n'est quand même pas faite pour ça, surtout si l'on envisage de faire de longs parcours avec un passager et des bagages.

Très peu d'entre nous se sont aventurés en toutterrain avec elle, ça aussi est révélateur.

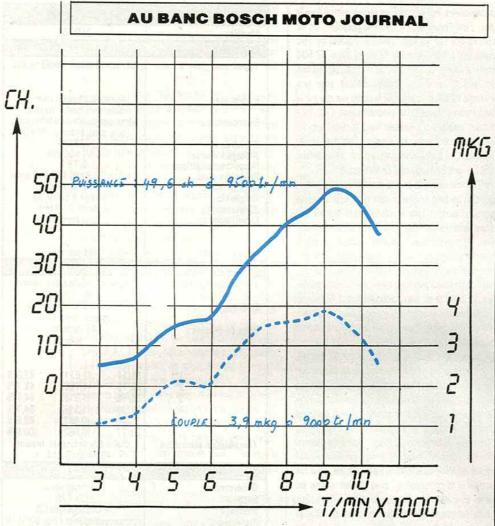
Pourtant (moi le premier), on est prêt à tout lui pardonner. Ca, c'est magique ! La TDR est tellement

réjouissante à manier, tellement brillante sur les petites routes viroleuses, que chacun d'entre nous est prêt à refaire un tour dessus, même s'il se met de l'huile plein la manche en refaisant le plein, s'il sait qu'il risque de tomber en panne d'essence s'il ne trouve pas une pompe dans les cinquante bornes qui suivent ou qu'il frôlera à coup sûr la crise de nerfs en tentant de démonter une bougie...

Quant à l'incident du piston troué, il ne faut pas en tirer des conclusions hâtives et remettre cette péripétie dans son contexte. Une révision aurait peutêtre révélé une défaillance de l'allumage. Un boitier changé aurait sans doute évité à la TDR de finir son périple par le train.

Son avis à elle : absolument pas perturbée par son petit malaise, elle semble toujours heureuse et disponible. Aussi rutilante qu'aux premiers jours, elle nous communique sans cesse sa joie de vivre, et c'est sa vocation première, ne l'oublions pas...

FICHE	ECHNIQUE
Modèle :	250 TDR
MOTEUR	
Type:	bicylindre 2 temps, refroidi par ear
Embiellage :	vilebrequin assemblé tourn. sur
Distribution :	roulements, bielles monobloc admis. par clapets dans le bas mot bois. rotat. à l'échap. (YPVS)
Cylindrée :	239 cm ³
Alésage x course :	55,2×50 mm
Rapport volumétrique : Puissance maxi :	5,7 à 1 44,3 ch (31,8 kW) à 10 000 tr/m
Régime maxi :	10 000 tr/mn
Couple maxi :	3,5 mkg à 9 500 tr/mn 2 Mikuni Ø 28 mm
Alimentation : Lubrification :	sous pression
Mise en route :	kick primaire
TRANSMISSIONS	
Transmission primaire :	engrenage à taille droite, rapport 2,545 : 1 (56/22)
Embrayage:	multidisque en bain d'huile,
	commande par câble
Boîte de vitesses :	à 6 rapports Rapport
	парриц
	00/44 (0.574) 00.0
1** 2*	36/14 (2,571) 33,0 28/16 (1,750) 48,7
3.	25/19 (1,316) 64,7
4	25/19 (1,316) 64,7
5°	25/26 (0,962) 88,6 23/27 (0,852) 100,0
Transmission secondaire :	chaîne à joints toriques, braquet
	45/14 soit 3,214:1
EQUIPEMENT ELECTRIQUI	
Générateur :	volant magnétique 12V 4 Ah
Batterie : Allumage :	électronique type CDI
Projecteur:	optique rectangulaire à iode 60/55
PARTIE-CYCLE	
Carrosserie :	carénage supérieur, selle biplace
Cadre:	double berceau, tubulaire en acier
Direction :	sur roulements coniques et à billes
Dir oction .	Angle de colonne 27°
Chasse:	114 mm fourche Ø 38 mm, précharge des
Suspension avant :	ressorts réglable, débattement
	160 mm.
Suspension arrière :	type mono-amortisseur, précharge ressort réglable. Débattement
	150 mm.
Frein avant :	simple disque flottant Ø 320 mm
	étrier 4 pistons
Frein arrière :	simple disque Ø 210 mm, étrier
LE BULLIONES PARC	2 pistons
Roues:	à rayons, jantes alu. Dimensions 2,15×18 AV et 2,50×17 AR
SECTION PROPERTY.	
Pneus :	avec chambre. Dimensions 100/90 18 AV et 120/90 H 17 AR
CAPACITES	
Essence:	14 litres dont 4 de réserve
Huile moteur : Liquide refroidissement :	1,4 litres. B.V. : 1 litre
DIMENSIONS ET POIDS	
Hauteur de selle :	820 mm
Empattement :	1 385 mm
Garde au sol :	230 mm
Poids à sec (usine) :	137 kg
Poids a sec (dsine) : Poids avec pleins (vérifié) : Répartition de ce poids :	



A l'examen de la courbe de puissance qui a été mesurée peu avant la fin de notre périple, on s'aperçoit que la TDR n'a rien perdu de sa santé. Les chevaux sont toujours là. Il fallait cela pour convaincre les derniers sceptiques qu'un deux temps moderne ne voit pas sa puissance s'évanouir après quelques milliers de kilomètres menés tambour battant.

CONSOMMATION			
ESSENCE	MIN	EXAM	MOYENNE DEL'ESSAI
SOLO	6,591	11,871	8,801
DUO	71	10,711	9,471
AUTONOMIE	126 km	80 km	98 km
HUILE	1,442 l/1 000 km	2,447 I/1 000 km	2,013 I/1 000 km
PNEUS	AR.: changé à 4 850 km, puis à 9 480 km Longévité moyenne: environ 5 000 km AV.: d'origine, peut durer encore au moins 5 000 km		

Gourmande! C'est le moins que l'on puisse dire. Il fallait s'y attendre avec un deux-temps à haut rendement et grand guidon. Il ne faut pas compter faire beaucoup plus de 100 km avant réserve avec un plein de TDR. Quant à la réserve, mieux vaut ne pas tenter le diable et s'en tenir à un « sursis » maxi de 40 km à allure modérée. Certains d'entre nous se sont fait piéger avant d'avoir fait 30 km... en continuant à rouler taquet. Pour ce qui est de l'huile, la seule certitude que nous pouvons vous « livrer », est que vous pouvez rouler, lorsque le voyant rouge « oil » s'allume, pendant le kilomètrage correspondant à un demi-plein d'essence, soit environ 50/70 km. Pour des raisons que vous comprendrez aisément, nous n'avons pas testé l'autonomie maxi en huile. Le réservoir contenant plus de deux litres, vous pouvez compter sur une autonomie moyenne en lubrifiant d'environ 1000 km.

RENSEIG	NEMENTS	PRATIQUES

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES	
YAMAHA	
TDR 250	
30 177 F	
mmédiate	
oir et jaune	
eu et jaune	
pièces et M.O.,	
étrage illimité	
auto-Yamaha	
479 95005	
PONTOISE Cedex	
30.36.91.23	
¶J n ⁰ 824	
֡	

PERFORMANCES		
CONDITIONS		
Météo : Piste : Pilote : Moto :	Sec, température + 5 °C Vent : 3 m/s Montihéry Bruno, 1,70 m, 64 kg 1 500 km	
VITESSE MAXI		
Assis : Compteurs Couché : Compteurs	162 170 166 175	
ACCELERATIONS		
200 m D.A. 400 m D.A.	8''65 13''90	
REPRISES en 6° (et 5°)		
De 60 à 90 km/h De 90 à 130 km/h	8"3 (6"7) 14" (7"3)	
ETALONNAGE		
Compteur 60 km/h 90 km/h 110 km/h 130 km/h 160 km/h 200 km/h	56 83 102 122 150	

Filtre à huile	N.C
Jeu de plaquettes de frein AV (1)	N.C
Chaîne secondaire	902,3
Câble de gaz	184,6
Jeu de disques d'embrayage	384,8
Piston avec axe et segments	390,3
Vilebrequin	2 707,5
Boîtier d'allumage électronique	2 901,3
Radiateur d'eau	2 147,6
Fourche complète avec les 2 tés	4 134,3
Amortisseur arrière	1 927,14
Guidon	197,19
Maître-cylindre frein AV	N.C
Levier d'embrayage seul	42,5
Compteur	1 139,7
Compte-tours	1 045,5
Clignotant avant complet	135,0
Roue avant nue	1 347,0
Réservoir d'essence	2 602,23
Selle • Selle	N.C
Silencieux d'échappement	N.C
Carénage complet	1 540,48

QUALITES	DEFAUTS
- Personnalité et tempérament	- Moteur pointu
— Performances	- Protection médiocre
— Tenue de route	- Consommations (essence et huile)
— Freinage	— Bagages non prévus
— Agilité	Accessibilité mécanique nulle